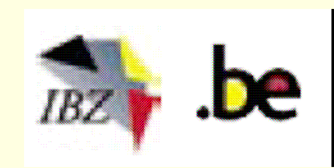
Campagne de prévention navigation de plaisance 2007











Logo de la campagne plaisance 2007.









- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *"ce n'est quand même qu'une corde"*.

- Info



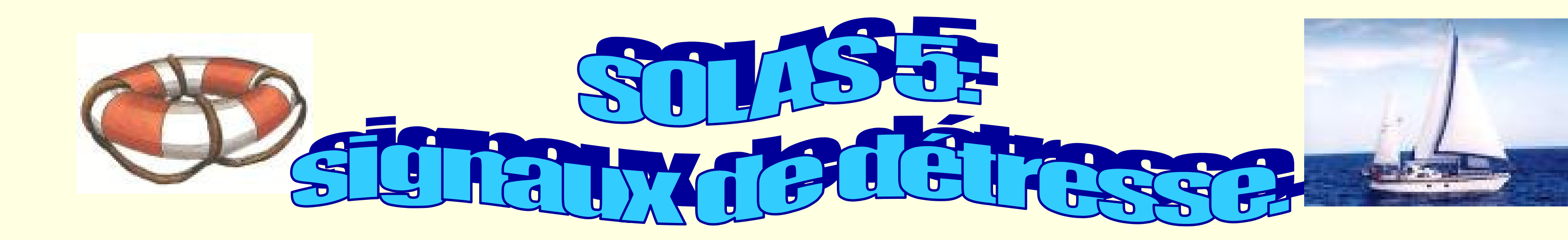


- Convention SOLAS Safety of Lives at Sea) :

- **La plus grande partie de SOLAS = seulement d'application sur les navires marchands.**

- **Chapitre V : applicable à partir du 1er juillet 2002 aux petits bateaux de plaisance naviguant en mer (valable seulement à titre indicatif en Belgique où ce n'est pas encore transposé dans la législation nationale).**

- **Disposition V/34 SOLAS : "Naviguer en sécurité et éviter les situations dangereuses"**
  - **Préparation du voyage et planning (circonstances atmosphériques, marées…)**
  - **Tenir compte des limites du bateau + de l'équipement de sécurité + des réserves**
  - **Equipage : expérience suffisante et capacités physiques**
  - **Risques de navigation : cartes récentes & almanach à bord**
  - **Plan d'urgence : indiquer préalablement les ports de refuge et d'urgence**
  - **Information à terre**
  - **Réflecteur radar**
  - **Obligation d'avoir à bord une carte illustrée avec les signaux de détresse**
  - **Obligation d'apporter une aide aux autres bateaux**
  - **Interdiction d'usage abusif des signaux de détresse**
  - **Utilisation des bons feux et signaux**
  - **Pas de déversement d'huile ou de déchets en mer**



DISTRESS SIGNALS

Wave both arms vertically

Wind

Use handheld flare to pinpoint precise position at night or in dull conditions

Parachute flare for use at long range offshore

Floating orange smoke

White flare - collision warning

Handheld orange smoke to pinpoint precise position in bright conditions

Hoist 'V' at yardarm

Hoist anchor ball over any 'flag' up forestay

Signal Morse **S O S** by sound or light

Fire rocket vertically

If windy fire 15° downwind

NEVER fire a parachute flare if a helicoptor is approaching.

In low cloud fire at 45°

Wind

NEVER fire into the wind

Orange smoke for use by day - especially in strong sunlight





LIFE SAVING SIGNALS

Search and Rescue Unit Replies

You have been seen, assistance will be given as soon as possible.

Orange smoke flare

Three white star signals or three light & sound rockets fired at approx. 1 minute intervals.

Shore to Ship Signals

Safe to land here

Vertical waving of both arms, white flag, light or flare

K

Unsafe to land here. **Additional signals mean safer landing in direction indicated**

S

R• — • Land to your RIGHT

L• — • • Land to your LEFT

Horizontal waving of white flag, light or flare. Morse **S.** Putting one flag, light or flare on groundand moving off with a second indicates direction of safer landing.

Surface to Air Signals

Message	International Code of Signals		ICAO Visual Signals
I require assistance	V	• • • —	V
I require medical assistance	W	• — —	W
No or Negative	N	— •	N
Yes or affirmative	C	— • — •	Y
Proceeding in this direction			↑

Air to Surface Replies

Message understood

Any one of:

Drop a message

Rocking wings

Flashing landing or navigation lights twice

MORSE by light

T —

R • — •

Message NOT understood - Repeat

Any one of:

Straight and level flight

Circling

MORSE signal **RPT** by light

• — • • — — • —

Air to Surface Direction Signals

Sequence of 3 manueuvres meaning proceed in this direction

1 Circle vessel at least once

2 Cross low ahead of vessel rocking wings

3 Overfly vessel and head in required direction

Your assistance is no longer required

Cross low astern of vessel rocking wings

As a non preferred alternative to rocking wings, varying engine tone or volume may be used.

Surface to Air Replies

Message understood - I will comply

Change course to required direction

T

Morse code by light

Code & answering pendant "Close Up"

I am unable to comply

N

Morse code by light

International flag **N**



Réflecteur radar.

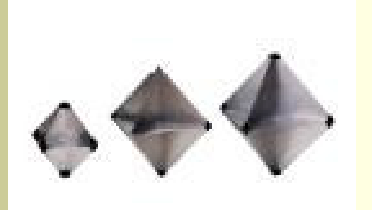


- Résolution IMO A.277 (VIII) 1973: l'installation d'un réflecteur radar est recommandée sur les bateaux de moins de < 100 tonnes brutes.

- UK Merchant Shipping Notice N° M.1497 (Radar Reflectors for Small Vessels) de 1992 (~BaZ):
  - approuve la résolution IMO ci-dessus
  - le réflecteur radar doit répondre à la norme ISO Standard 8729
  - le rélecteur radar doit être monté aussi haut que possible.

- SOLAS V/34 réflecteur radar obligatoire en mer

- Canal Gand-Terneuzen et Escaut maritime inférieur
  Réflecteur radar obligatoire pour les petits bateaux (< 20m).
  Montage :
    - sur les voiliers : 4 m au-dessus de la ligne de flottaison
    - sur les bateaux à moteur : le plus haut possible



Réflecteur radar.



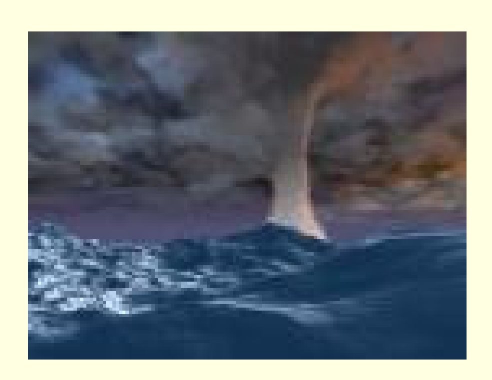
- La réflexion d’un petit bateau en acier, à voile ou à moteur, est mauvaise et difficilement identifiable.
- La plupart des yachts de plaisance ne sont pas assez hauts. Un bateau en polyester ne génère pratiquement pas de réflexion.
- Par mauvaise visibilité, un réflecteur n’est évidemment pas un luxe non plus sur les autres voies navigables.
- Qu’est-ce qu’un bon réflecteur? Les conditions pour un bon fonctionnement sont : une taille de plus de 40 cm d’angle à angle (le célèbre octaèdre), une hauteur minimum de 4 mètres au-dessus du niveau de l’eau et un point de fixation adéquat.
- Donc : pour un bon réflecteur radar :
- - plus grand il est, meilleure sera la réflexion.
  - montage: * le plus haut sera le mieux
  * fixation en un endroit dégagé du mât

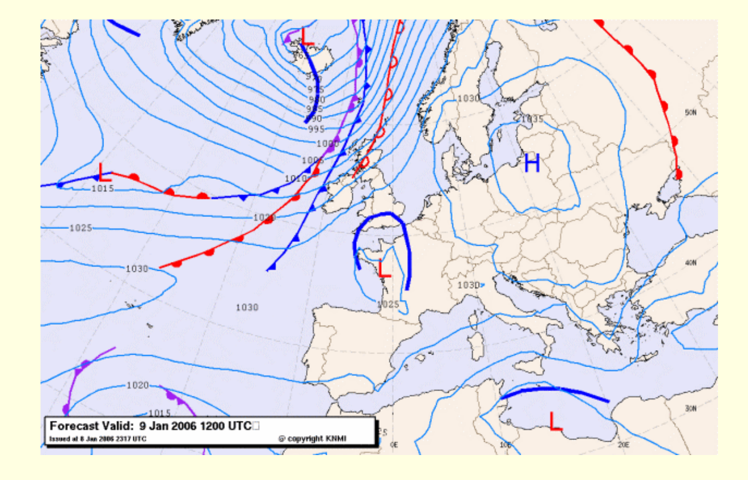


- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d’ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *“ce n’est quand même qu’une corde”*.

Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé

- **Bulletin & prévisions météo :**
  le temps : un allié ou un ennemi.





- A la radio, à la TV, sur Internet et dans la presse écrite, vous trouverez un tas d'informations sur le temps, les prévisions météo, les éphémérides, la force & la direction du vent, la hauteur des vagues.
- Voici quelques sites intéressants et leurs adresses:
  - www.meteo.be
  - www.lin.vlaanderen.be/awz/weerberichtkust
  - www.mumm.ac.be
  - www.metoffice.gov.uk/
  - www.sea-search.net
  - www.ecmwf.int
  - www.wmo.int
  - www.meteo.fr
  - www.meteoonline.fr
  - www.knmi.nl
  - …

Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé

- **Bulletin & prévisions météo :**
- **Pour la navigation, il existe des prévisions météo par secteur de navigation (UK Shipping Forecast Areas : voir carte). Elles sont diffusées sur BBC 4.**

- **Pour de plus amples informations, vous pouvez vous rendre sur : www.metoffice.gov.uk**

- **Vous y trouverez aussi des explications sur la terminologie utilisée en matière de météo et de vent.**

- **Pour plus d'informations concernant la réglementation maritime en GB rendez-vous sur : www.mcga.gov.uk**



Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé

- **Règlement de la Côte belge** :
- Art. 37.§ 1. Les bateaux à rames, quelles que soient leurs dimensions, et les bateaux de plaisance dont la longueur hors tout est inférieure ou égale à 6 mètres, ne peuvent pas prendre la mer si, en pleine mer, le vent soufflant de la mer atteint une puissance de 3 Beaufort ou plus, ou si le vent soufflant de la terre atteint une puissance de 4 Beaufort ou plus.
- Art. 37bis. Les planches à voile ne peuvent pas prendre la mer par vent de force 7 ou plus (sur l'échelle de Beaufort).

  La pratique de la planche à voile est interdite du coucher au lever du soleil.

Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé

- Echelle de Beaufort

Code	Appellation	Km/hr	Noeuds
0	Calme	Max. 1	Max. 1
1	Très légère brise	1 – 5	1 - 3
2	Légère brise	6 – 11	4 - 6
3	Petite brise	12 – 19	7 – 10
4	Jolie brise	20 – 28	11 – 16
5	Bonne brise	29 – 38	17 – 21
6	Vent frais	39 – 49	22 – 27
7	Grand frais	50 – 61	28 – 33
8	Coup de vent	62 – 74	34 - 40
9	Fort coup de vent	75 – 88	41 - 47
10	Tempête	89 – 102	48 – 55
11	Violente tempête	102 – 117	56 - 63
12	Ouragan	Plus de 117	Plus de 63

Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé

- La houle

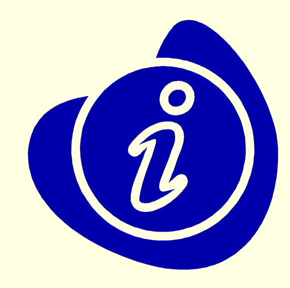
Code	Appellation	Hauteur des vagues (m)
0	Calme	0
1	Ridée	0 – 0,1
2	Belle	0,1 – 0,5
3	Peu agitée	0,5 – 1,25
4	Agitée	1,25 – 2,5
5	Forte	2,5 – 4
6	Très forte	4 – 6
7	Grosse	6 – 9
8	Très grosse	9 – 14
9	Enorme	Plus de 14

Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé

- Information :
- Concernant le secteur de navigation :
  - Cartes (maritimes) récentes
  - Info mer : avis aux navigateurs – voir : www.lin.vlaanderen.be/awz/baz/
  - Info eaux intérieures : avis à la batellerie – voir :
    www.lin.vlaanderen.be/awz/berichten/
    http://voies-hydrauliques.wallonie.be
    http://www.varen.be
  - Tables des marées : http://www.lin.vlaanderen.be/awz/html/tijvoor.htm
  - Réglementation: http://www.mobilit.fgov.be/fr/index.htm
  - Obligations à l'étranger
  - Canaux mariphone: www.ibpt.be
  - Services et instances
  - Qui avertir en cas de danger

- Informez quelqu'un à terre de vos projets :
  - Itinéraire
  - Horaire
  - Durée du voyage
  - Nombre de passagers
  - Identité des passagers
  - Données de contact
  - Régularité des contacts

- En cas de danger, une personne de contact à terre se révélera une valeur inestimable.



Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé

- Entretien et contrôle : état du bateau, du moteur et de l'équipement.
- Une fois par an, après l'hivernage et avant la première sortie, contrôlez et faites l'entretien de votre bateau (ou faites le faire).
- Ne mégotez pas sur les réparations : une fois en mer, vous ne pourrez pas vous ranger un instant sur le côté.
- Prévoyez du temps pour un test de navigation.
- Ne laissez rien au hasard : faire toujours un double-check.
- Veillez à disposer à bord d'une réserve de carburant, d'huile et de pièces indispensables.

- Administration :
  - **Votre bateau est-il administrativement en ordre ?**
  - **Tous les documents sont-ils à bord ?**
  - voir **http://www.mobilit.fgov.be** (cliquer sur "Eau")
- Coque, pont et appareillage :
  - Etat de la coque et du pont, des anodes, de l'antifouling, des fuites, des cordages, des voiles, des feux navigation…
- Moteur :
  - Circuit de carburant : réservoirs, conduites, filtres…
  - Circuit de refroidissement
  - Lubrification : huiles (carter, embrayage), graisseurs...
  - Circuit électrique : batterie, chargeur, lignes, courroies…
  - Pompes : membrane
- Equipement :
  - Moyens de sauvetage, instruments nautiques, équipement, matériel de soins et pansements.

Equipement.

- <u>Voies navigables intérieures: Arrêté Royale du 24 septembre 2006</u>

- <u>Dispositions générales:</u>
  - Un moyen de propulsion de réserve conforme au type d'embarcation. Ce moyen de propulsion peut consister notamment en pagaies, rames, moteur hors-bord, etc
  - A portée de main, une ceinture de sauvetage, un coussin de sauvetage ou un gilet de sauvetage pour chaque personne se trouvant à bord
  - Deux cordes chacune de longueur au moins égale à celle du bateau, qui peuvent être solidement attachées à celui-ci
  - Une installation de gouverne fonctionnant convenablement

- <u>Les bateaux de plaisance à moteur:</u>
  - Ils doivent être conçus et construits de manière à éviter tout risque d'incendie ou d'explosion
  - Leur système d'échappement doit être muni d'un atténuateur de bruit et les gaz d'échappement ne peuvent ni constituer un danger ni provoquer une gêne pour qui que ce soit
  - Ils doivent être dotés d'un extincteur à poudre agréé d'une capacité suffisante
  - Ceux de moins de 7 m de long et qui peuvent atteindre une vitesse de plus de 20 km/h, non pontés ou pouvant être gouvernés depuis une passerelle, doivent être équipés d'un système coupant automatiquement le moteur lorsque le conducteur quitte sa place
  - Ils doivent avoir à bord une écope ou une pompe à main et une ancre avec une corde de 10 m au moins

- <u>Les motos nautiques:</u>
  - Ils doivent être conçus et construits de manière à éviter tout risque d'incendie ou d'explosion
  - Leur système d'échappement doit être muni d'un atténuateur de bruit et les gaz d'échappement ne peuvent ni constituer un danger ni provoquer une gêne pour qui que ce soit
  - Ils doivent être équipés d'un système coupant automatiquement le moteur lorsque le conducteur quitte sa place
  - Toute personne se trouvant à bord d'un tel engin doit toutefois porter un gilet de sauvetage

Equipement.

- **Eaux térritoriales : Arrêté Royale du 15 mars 1966:**

  Dispositions générales:

  La lettre de pavillon se rapportant au bâtiment

  Un double de la police d'assurance

  Un exemplaire des règlements de navigation belges ou étrangers se rapportant aux régions visitées, ainsi que le règlement internationale pour prévenir les abordages en mer

  Un annuaire des marées

  Cartes marines récentes et entièrement mises à jour

  Les bâtiments de plaisance à l'exception des canoës, kayaks et autres du même genre:

- **Engins de sauvetage:**

  -une brassière pour chaque personne embarquée

  -une bouée de sauvetage lumineuse si le bâtiment se livre à la navigation nocturne

  -des signaux de détresse efficaces, entr'autres des fusées

- **Instruments nautiques:**

  compas magnétique, des feux de navigation, corne de brume et sonde à main

- **Matériel d'armement:**

  ancre, marteau, gaffe, pompe ou écope, lampe électrique permettant de donner des signaux lumineux, nombre suffisant d'avirons avec leurs dames, 20 mètres de filin pour manoeuvres courantes, un extincteur , en ce qui concerne les yachts à moteur et un jeu de voiles complet, en ce qui concerne les voiliers

- **Matériel sanitaire:**

  une boîte étanche contenant le nécessaire à pansement et autres produits pharmaceutiques courants

Equipement.

- **Eaux térritoriales : Arrêté Royale du 15 mars 1966:**

  Canoës, kayaks et autres petites embarcations de plaisance:

  - **Amarre d'au moins 10 mètres de longueur**
  - **Bouée de sauvetage pneumatique ou des coussins pneumatiques**
  - **Coussins triangulaires à l'air à l'avant et à l'arrière s'il s'agit de bateaux-pliants**
  - **Règlements de navigation**
  - **Une pagaie de réserve s'il s'agit d'embarcations monoplaces**
  - **Petit cornet de brume ou sifflet à deux tons**
  - **Petit croc d'amarrage**

- **Côte Belge : planche à voile**

  - **Doivent porter une combinaison isothermique en bon état et avoir, auprès d'eux, deux feux automatiques à main dans un emballage étanche à l'eau**

  - **Les planches à voile doivent être munies d'un système d'attache du mât à la planche**



- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *"ce n'est quand même qu'une corde"*.

Flotter convenablement, vivre plus longtemps.

- Pas seulement une veste… !



- Un gilet de sauvetage doit satisfaire aux normes suivantes :
  - Avoir un temps de basculement de 6 secondes ou moins.
  - Avoir un bord libre d'une hauteur minimum de 8 centimètres (le bord libre est la hauteur mesurée à partir du niveau de l'eau jusque la partie inférieure du menton).
  - Etre muni d'un sifflet sans bille, car celle-ci (si elle vient au contact de l'eau) peut se coller à la paroi du sifflet.
  - Porter sur la face antérieure le mot FRONT.
  - Etre accompagné d'un mode d'emploi clair.
  - Etre de bonne qualité (par exemple inusable).
  - Etre de couleur orange ou jaune : bien visible et reconnaissable.
  - Etre bien réfléchissant, de sorte que l'on puisse voir la personne de loin.
  - Etre muni de sangles croisées, de sorte que la personne ne puisse glisser hors du gilet.
  - Satisfaire à la norme d'agréation européenne; celle-ci est renseignée par les lettres CE.
  - Comporter un col flottant, suffisamment épais pour soutenir la nuque.
  - Etre muni d'un système de fermeture en bon état de fonctionnement.
  - Comporter des poignées / épaulettes permettant de hisser la personne hors de l'eau.

Flotter convenablement, vivre plus longtemps.

- Aides à la flottabilité / gilets de sauvetage :

- Type adéquat
  - en fonction de la voie navigable :
    - Eaux intérieures - en mer.
  - en fonction de la personne :
    - Enfant - adulte.
    - Poids de la personne.

- En nombre suffisant :
  - 1 par passager.

- Au bon endroit :
  - Directement à portée de main.
  - A un endroit bien visible.
  - Signalés clairement (auto-collant).

- Aides à la flottabilité :
  - Conviennent sur les petits bateaux sans cabine (jol).
  - Grande liberté de mouvement.
  - Uniquement sur les lacs, où les secours peuvent être sur place RAPIDEMENT.
  - Si vous perdez connaissance, une aide à la flottabilité ne vous remettra pas sur le dos dans les 6 secondes, tandis qu'un gilet de sauvetage oui.



Flotter convenablement, vivre plus longtemps.

- Gilet de sauvetage :
  - Veillez à l'agréation CE.
  - Un gilet muni d'un col pour la nuque, pour prévenir la noyade.
  - Bascule un noyé sur le dos, de sorte que la bouche et le nez soient maintenus hors de l'eau. Même une personne sans connaissance ne se noiera pas.
  - 2 types:
    - Auto-gonflable.
    - Non auto-gonflable.
  - Choisissez la bonne flottabilité.

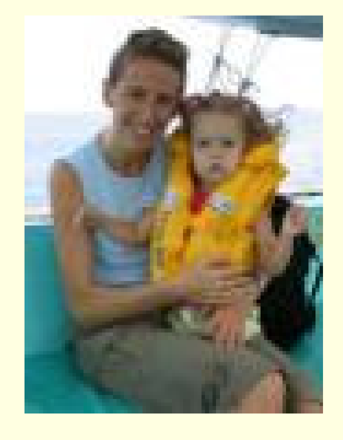
- Gilet de sauvetage auto-gonflable :
  - Gonflage à déclenchement manuel ou au contact de l'eau.
  - Très compact, n'entrave pas les mouvements.
  - Equipé d'une cartouche de CO_2 à déclenchement après dissolution d'une tablette de sel au contact de l'eau.
  - Remplacer la cartouche tous les 2 ans.



Flotter convenablement, vivre plus longtemps.

- Gilet de sauvetage non auto-gonflable :
  - Veillez à l'agréation CE.
  - Un solide col bascule un noyé sur le dos, de sorte que la bouche et le nez soient maintenus hors de l'eau. Même une personne sans connaissance ne se noiera pas.
  - A base de mousse, comparable à du polystyrène expansé.
  - Moins confortable.
  - Moins cher que les gilets de sauvetage auto-gonflables.
  - Particulièrement indiqué pour les enfants.







Flotter convenablement, vivre plus longtemps.

La flottabilité est vitale. Elle est exprimée en Newton.

Tenez compte du poids de la personne, des vêtements et des chaussures !!!

	Catégorie	**Conditions**	**Habillement**
50 N	Moyen de flottaison (aide à la flottabilité) 50 Newton EN 393	Sport nautique en eaux fermées, où les secours sont à portée immédiate	Vêtements légers
100 N	100 Newton EN 395	Eaux intérieures Sécurité limitée	Vêtements légers
150 N	150 Newton EN 396	En mer Sûr, même en cas de perte de connaissance	Vêtements de pluie
275 N	275 Newton EN 399	Pleine mer Circonstances difficiles	Habillement lourd (étanche)



- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *"ce n'est quand même qu'une corde"*.

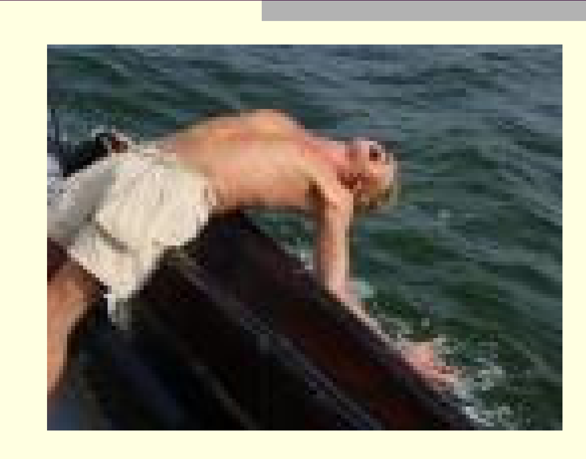
Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en tout e sécurité.

- En cas d'homme à la mer, une bouée couronne de sauvetage est indispensable pour localiser une personne et la ramener à bord.

- Prévoyez au minimum 1 bouée de sauvetage prête à l'emploi, placée en un endroit bien défini prévu à cet effet sur le pont, et non fixée aux supports.

- Munie des autocollants réflecteur, d'une lampe à allumage automatique (lampe à retournement), alimentée par des batteries et ne s'éteignant pas dans l'eau.

- Munie d'une corde flottante d'au moins 30 mètres et d'une section de 8 à 11 mm.



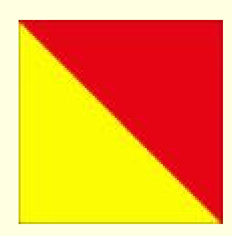




TIPTOLENE' 3-STRENGS

Homme à la mer

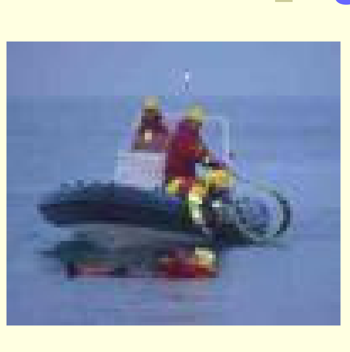
- Homme à la mer
  - Familiarisez-vous PREALABLEMENT avec la procédure “homme à la mer”.
    - Celui qui en est le témoin avertit immédiatement le pilote et continue à indiquer la position de la victime.
    - Jetez immédiatement la bouée de sauvetage à la victime.
    - En eau agitée, jetez une bouée “joon” (= gros flotteur muni du fanion “homme à la mer”) pour marquer la position.
    - Si possible, arborez le pavillon “homme à la mer”, de sorte que les autres bateaux puissent porter assistance.



    - Avertissez par mariphone les bateaux alentour.

Homme à la mer

- HOMME A LA MER
  - Tenez compte du fait que vous virez plus rapidement de bord avec un bateau à moteur qu'avec un voilier.
  - Tenez compte du courant et du vent pour ne pas passer sur le noyé.
  - Repêchage : tenez compte du fait que les vêtements du noyé sont alourdis par l'eau.
  - Arrimez-vous à un harnais de sécurité : un homme à la mer c'est assez.
  - Si le noyé est conscient :
    - Déployez une échelle par-dessus bord, ou accompagnez le noyé jusqu'à la plateforme (attention à l'hélice).
    - Suspendez une amarre avec boucle par-dessus bord (sous les aisselles ou comme marchepied).
  - Si le noyé est sans connaissance :
    - Essayez de le hisser à bord au moyen d'une voile, d'un filet, d'un Jason's cradle, etc.
    - Ne donnez pas d'alcool à boire à une personne en état d'hypothermie !
    - Veillez à avoir une couverture thermique à bord.





- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *"ce n'est quand même qu'une corde"*.

En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.

- Les signaux de détresse peuvent être achetés séparément ou en kit. Il s’agit le plus souvent de moyens pyrotechniques.
- Rangez-les dans un conteneur étanche.
- Les signaux de détresse sont entre autres :
  - les fusées ou signaux à parachute.
  - les feux à main.
  - les fumigènes.
- Lisez D’ABORD le mode d’emploi.
- A portée de main.
- Soyez attentif à la date de péremption !
  Des fusées et des feux à main périmés deviennent instables et peuvent exploser dans la main.
  Rapportez- les à votre détaillant ou à la police.
- Utilisez le bon signal au bon moment : ne tirez jamais une torche à parachute avec un hélicoptère de secours dans les parages. Utilisez alors le feu à main ou le pot fumigène.

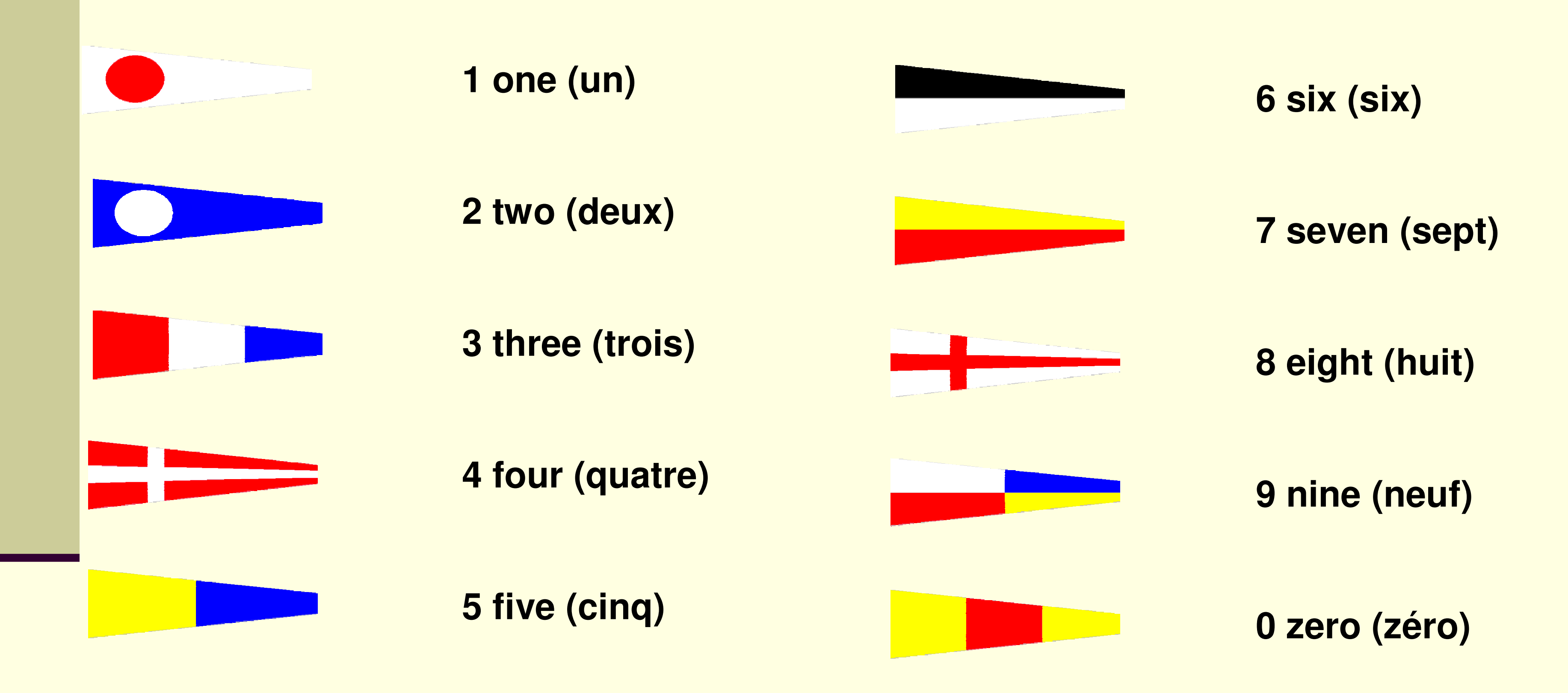


Pavillonnerie



A: J’ai des plongeurs, respectez les distances de sécurité.
B: Je charge, décharge ou transporte des matières dangereuses.
C: Oui. Affirmatif.
D: Ne me gênez pas, je manoeuvre avec difficulté.
E: Je viens sur tribord.
F: Je suis désemparé, communiquez avec moi.
G: J’ai besoin d’un pilote ou par un pêcheur : “je relève mes filets”.
H: J’ai un pilote à bord.
I : Je viens sur bâbord.
J: J’ai un incendie à bord et je transporte des matières dangereuses.
K: Je désire entrer en communication avec vous ou vous invite à monter à bord.
L: Stoppez votre navire immédiatement.
M: Mon bateau est stoppé et n’a plus d’erre.
N: Non. Négatif.
O: Un homme à la mer.
P: Toutes les personnes doivent se présenter à bord, le navire prend la mer.
En mer, par un pêcheur : “mes filets sont accrochés”.
Q: Mon navire est indemne et je demande la libre pratique.
R: Pas de code pour ce pavillon.
S: Mes machines sont en arrière.
T: Ne me gênez pas, je fais du chalutage jumelé.
U: Vous courez vers un danger.
V: Je demande assistance.
W: J’ai besoin d’assistance médicale.
X: Arrêtez vos manoeuvres et veillez mes signaux.
Y: Mon ancre chasse.
Z: J’ai besoin d’un remorqueur. Par un pêcheur :” je mets mes filets à l’eau”.

Pavillonnerie





- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *"ce n'est quand même qu'une corde"*.

Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.

- **Prévention incendie :**

- Approvisionnement en carburant :
  - De préférence à quai.
  - Ne pas fumer.
  - Eteindre les foyers (coquerie).

- Citernes à carburant et/ou conduites :
  - Contrôle des fuites.
  - Munir la citerne d'une soupape de ventilation.

- Réserve de carburant en jerrycans :
  - Ne pas les placer dans le compartiment moteur, mais dans un endroit ventilé séparé.

- Chiffons :
  - Les conserver dans une boîte métallique fermée.

- Lors du contrôle du liquide de votre accu :
  - Aérer.
  - Attention au gaz explosif.

- Des attaches d'accu mal fixées peuvent provoquer des étincelles.

- De mauvaises connexions électriques entraînent une résistance supplémentaire et inutile => dégagement de chaleur !

- Eloignez du "textile" les ampoules qui peuvent devenir TROP chaudes.

- Isolez les sorties d'échappement.

- Appareils de cuisson et chauffe-eau :
  - en sûreté à distance du "textile" et des boiseries.

- Accumulation de gaz dans le compartiment moteur : ventiler.



Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.

- Protection incendie :
  - Lisez préalablement le mode d’emploi de l’extincteur.
  - Ayez l’extincteur à portée de main (de préférence ayez-en plusieurs à bord).
  - Installez des détecteurs de fumée.
  - Extincteur agréé et dont la validité n’est pas échue.
  - Type: pour les bateaux de plaisance, un extincteur A-B-C est nécessaire :
    - Feu de classe A = solides : bois, papier, matières synthétiques, etc.
    - Feu de classe B = liquides : huile, essence, alcool, etc.
    - Feu de classe C = gaz : propane, butane, gaz naturel.



- Que faire en cas d’incendie à bord ?
  - En premier lieu avertir les services de secours :
    - VHF- canal d’urgence,
    - service 100,
    - pompiers,
    - capitainerie du port,
    - MRCC (Maritime Rescue & Coordination Centre)
  - Transférer les passagers en un lieu sûr sur le pont.
  - Avertir les bateaux alentour et éventuellement demander de l’aide par mariphone :
    - Canal maritime d’urgence 16.
    - Voir plus loin.
  - Commencer à éteindre.
  - N’utilisez jamais d’eau pour éteindre des liquides en feu.

Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.

- L'extincteur à poudre (feux de classe A B C)
  - La poudre est un moyen d'extinction très efficace.
  - Les extincteurs à poudre ABC sont d'utilisation universelle et conviennent pour éteindre les solides, les liquides et les feux d'appareillage sous tension.
  - Il faut cependant tenir compte des dégâts qu'occasionne la poudre sur l'appareillage électronique ou de fine mécanique. En outre, lors de l'utilisation à l'intérieur, il se forme un nuage de poudre qui masque la vue sur le foyer. C'est pourquoi les extincteurs à poudre doivent être utilisés uniquement aux endroits où le feu doit être combattu rapidement et efficacement et où les dégâts secondaires sont de moindre importance, comme dans l'industrie pétro-chimique.
  - Achetez un extincteur d'un contenu minimum de 2 kg. Sur le marché de la construction, vous pouvez aussi vous procurer pour peu d'argent un extincteur d'1 kg, mais sachez que celui-ci sera complètement vide au bout de 6 secondes. En cas d'usage inadapté, l'efficacité de ce kilo de poudre sera très faible.

- Couverture anti-feu
  - Les couvertures anti-feu peuvent aussi être employées pour combattre les incendies.
  - Elles sont utilisées pour couvrir les objets en feu et pour éteindre les flammes sur les personnes atteintes par le feu.
  - En principe, la couverture est destinée à éteindre le feu en le privant d'oxygène. A cet effet, la personne atteinte par les flammes est enroulée dedans et en cas de "feu dans la casserole" celle-ci en est recouverte.
  - Les couvertures anti-feu sont fabriquées en matière ininflammable ou difficilement inflammable telle que la fibre de verre et sont utlisées e.a. dans les cuisines et les ateliers. Il est conseillé de se procurer une couverture anti-feu d'au moins 180x180cm.

Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.

Gaz sur le bateau

- A bord, entreposez les bonbonnes de gaz dans un endroit bien ventilé, de préférence dans une armoire métalique prévue à cet effet.
- Les raccords d'une conduite de gaz à bord doivent être partout bien visibles.

Prévenir les fuites de gaz :

- Utilisez le moins de raccords possible. Une courbure dans une conduite vaut mieux qu'un raccord d'angle.
- Protégez les conduites contre les dégâts mécaniques.
- Montez des tuyaux flexibles qui ne subiront pas trop de charge lors de la courbure.
- Remplacez les tuyaux flexibles tous les deux ans.
- Pour tous les raccords, procédez exclusivement par sertissage.
- Pour les tuyaux souples en cuivre, utilisez des colliers pour éviter qu'ils s'étranglent.
- Raccordez toujours vos poêles, chauffe-eau et appareils de cuisson au moyen d'un robinet.
- Les poêles et les chauffe-eau doivent toujours être raccordés à une conduite fixe. Les appareils de cuisson et les réfrigérateurs peuvent être raccordés à un flexible d'une longueur maximale d'un mètre.

- Combattre le feu à bord

- En cas d'incendie à bord, ne prenez pas de risque. Le bateau peut être remplacé, pas vous. Veillez avant tout à ce que tous les passagers soient en sécurité. A bord, le moyen de lutte contre le feu le plus à portée de main, c'est l'eau. Avec elle, vous pouvez combattre l'incendie des solides (papier, bois, textile). Veillez donc à avoir toujours sous la main un seau attaché à une corde.



- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *"ce n'est quand même qu'une corde"*.

Pomper ou se noyer.

- **Ecope :**
  - = pièce d'équipement légalement requise.
  - Bateaux ouverts et voiliers : par mauvais temps ou en cas d'infitration d'eau, il est vital de pouvoir rejeter rapidement l'eau par dessus-bord.
  - Il existe différents types d'écopes : optez pour un type adapté à votre bateau et consultez un distributeur spécialisé.



- **Pompe de cale :**
  - Choisissez le type de pompe de cale adapté à votre bateau : tenez compte de son débit ! Il vaut mieux une capacité supérieure à un bateau qui coule.
  - Si votre bateau est compartimenté, prévoyez une pompe par compartiment.
  - N'investissez pas seulement dans une pompe électrique mais aussi dans une manuelle : sans électricité ou en cas de court-circuit, votre bateau coulera.
  - Respectez l'environnement : ne rejetez pas par-dessus bord vos eaux de cale contenant de l'huile.







- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d’ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *“ce n’est quand même qu’une corde”*.

Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.

- **Ancre : = frein de secours de votre bateau.**
  - Le bon type en fonction du bateau (traction), de la région de navigation (en mer/influence des marées/à l'arrêt) et du type de fond.
  - Ligne de mouillage suffisamment longue :
    - chaîne seule :
      - 3 x la hauteur d'eau.
      - cordage avec chaîne : 4 x la hauteur d'eau.
      - cordage seul : 5 x la hauteur d'eau.
  - Relier la chaîne au puits à chaîne au moyen d'une corde ou d'un système de débrayage.
  - Veillez à avoir près de la chaîne d'ancre ou du puits à chaîne une hache ou un couteau de plongée.

- **Guindeau :**
- Veillez à avoir un guindeau à commande manuelle et électrique
- Ne jetez pas de bric-à-brac sur la chaîne dans le puits à chaîne.







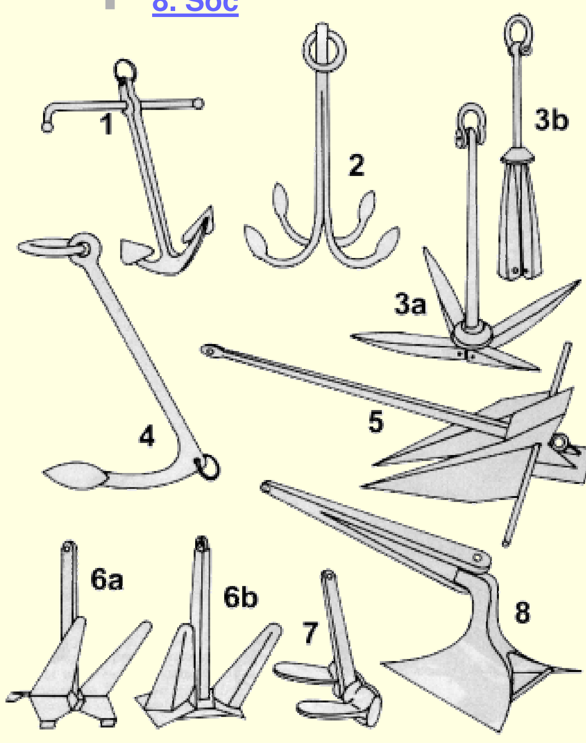
Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.

Mouiller en sécurité :

- Déterminez sur la carte un mouillage sûr.
- Approchez le mouillage face au vent ou au courant.
- Sondez la profondeur.
- L'ancre est pourvue d'une chaîne d'environ 5 mètres.
- Veillez à ce que la ligne d'ancre à l'avant du bateau soit bien fixée.
- Veillez à ne pas mettre vos pieds dans le cordage d'ancre, au risque de passer par-dessus bord lorsque l'on jettera l'ancre.
- Arrêtez le bateau.
- Jetez l'ancre et laissez filer la ligne d'ancre jusqu'à ce que l'ancre tienne.
- Faites quelques relèvements et répétez-les pour être sûr que l'ancre ne traîne pas.
- Nous levons l'ancre.

Types d'ancres :

- 1. A jas
- 2. Grappin
- 3. Parapluie
- 4 De talus
- 5. Danforth
- 6. Pool
- 7. Pliable
- 8. Soc



Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.

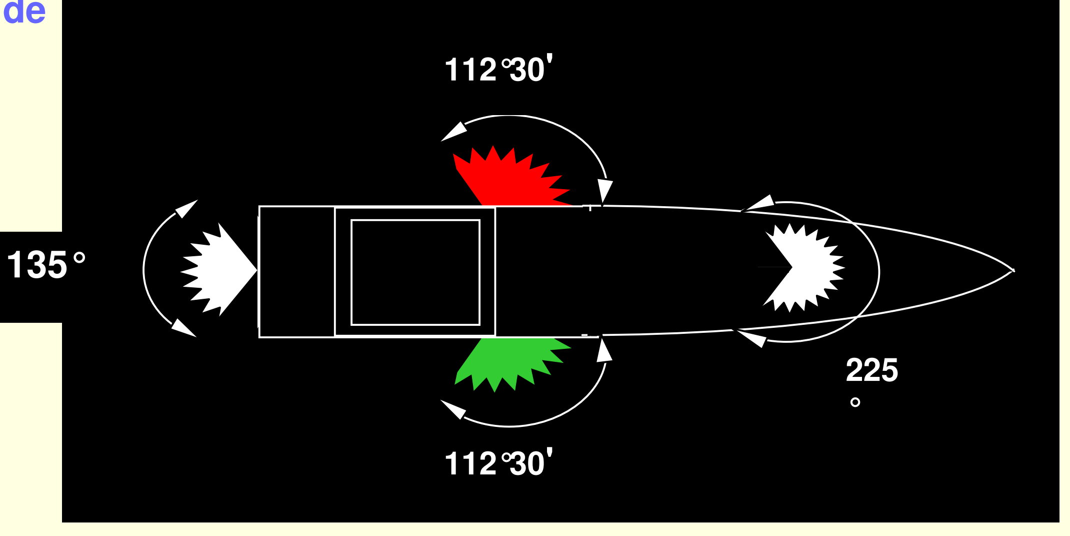
Longueur du bateau en mètres	Poids de l'ancre en kg	Diamètre du maillon de la chaîne en mm	Diamètre de la corde en mm
4 - 7	7	5	8
8 - 10	16	8	14
11 - 13	20	9,5	16
14 - 16	30	11	20



- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d’ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *“ce n’est quand même qu’une corde”*.

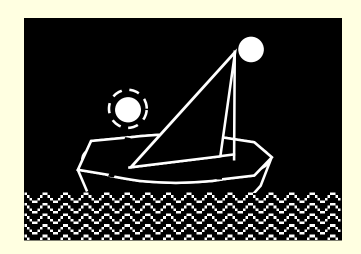
Voir et être vu.

- <u>Marques et feux de navigation</u> :
  - Durant la journée, utilisez les bonnes marques et durant la nuit, les bons feux de navigation.
  - Avant le départ, contrôlez le bon fonctionnement de feux de navigation.
  - Veillez à avoir une réserve de lampes.
  - Quels feux de navigation ?
    - Feux de côté.
    - Feu de tête de mât.
    - Feu de poupe.
    - Feu d'ancre.

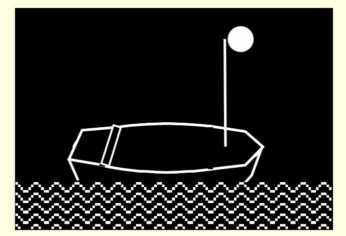


Voir et être vu.

- < 7 mètres:
- Un voilier ou un bateau à moteur (< 7 mètres):
  - Feu blanc visible à 360°.

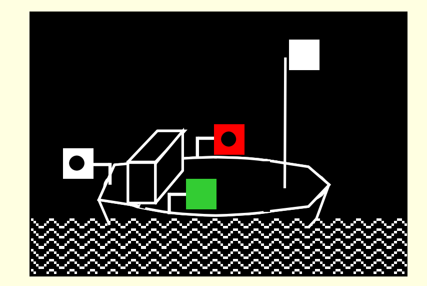


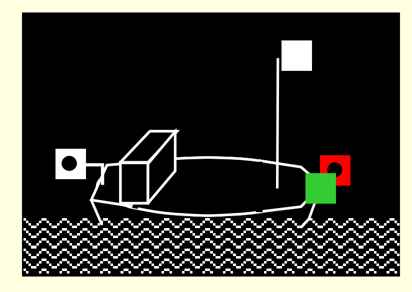
  - Art. 3.13, 5: petit voilier < 7 m. Le deuxième feu est montré exclusivement en approchant un autre navire avec danger de collision.

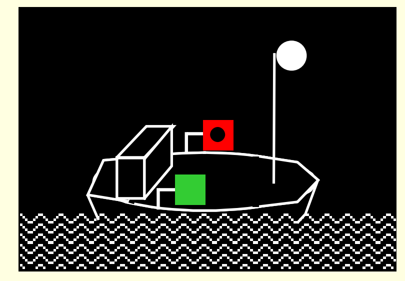


  - Art. 3.13, 2: un petit bateau à moteur sans pont, < 7 m et avec une vitesse max. de 13km/h.

- Un bateau à moteur ≤ 7 meter & < 20 mètres:

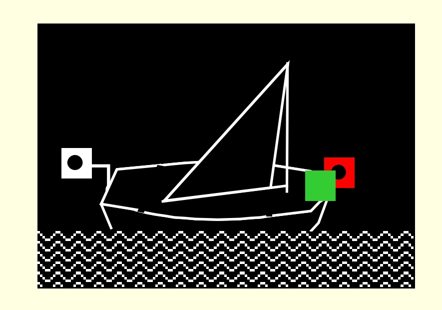




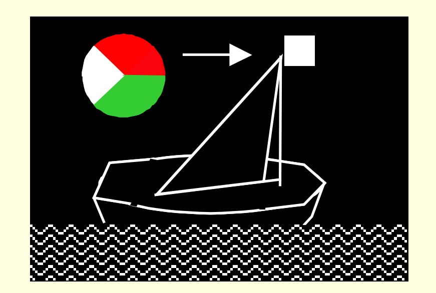


Voir et être vu.

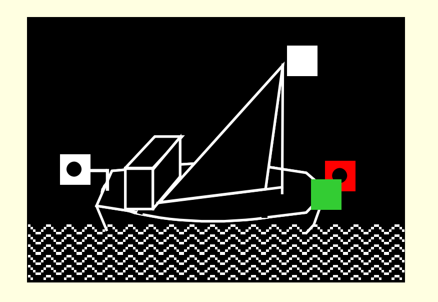
- Un petit voilier à la voile ≤ 7 meter & < 20 mètres :



Art. 3.13, 5: petit voilier.



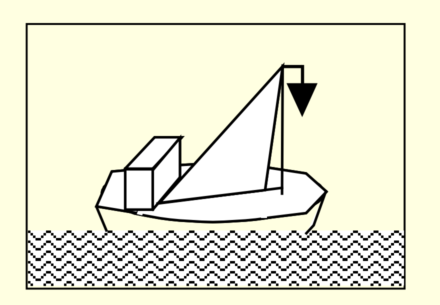
Art. 3.13, 5: petit voilier avec les feux de navigation combinés au sommet du mât.



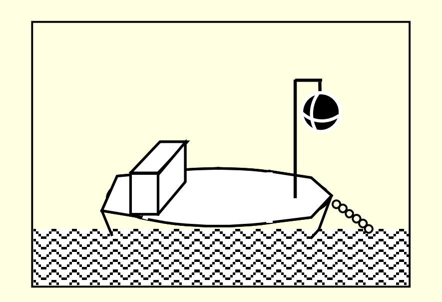
Art. 3.12, 2; art. 3.13, 5bis: un voilier utilisant ses voiles ET son moteur (cône noire).

Voir et être vu.

- **Marques:**



Art. 3.12, 2; art. 3.13, 5bis: un voilier utilisant ses voiles ET son moteur (cône noire).

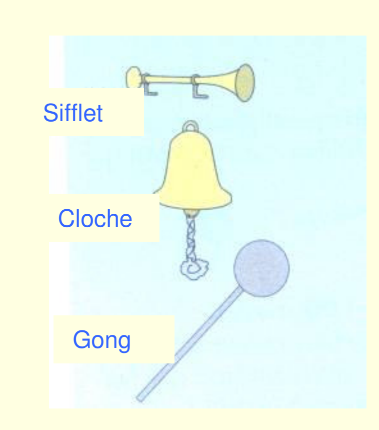


Art. 3.20, 4: un petit bateau ancré (feu blanc; boule noire).

Remarque: feu d'ancrage = feu blanc visible à 360° (marquage = boule noire).

Entendre et être entendu

- **Réglementation**



- **Signaux sonores :**
  - **Règlement international pour prévenir les abordages en mer (BVA) : prescriptions 33 – 37.**
  - **CEVNI (Code Européen des Voies de Navigation Intérieure) prescription 4.01(annexe 6), 4.04, 4.05, 3.30.**

- **Systèmes sonores (BVA) :**
  - **Bateaux de moins de 12 mètres : sifflet (corne), cloche ou tout autre moyen permettant des signaux sonores efficaces.**
  - **Bateaux de plus de 12 mètres : sifflet et cloche.**

Entendre et être entendu

- Signaux sonores :
  - Un coup long = environ 4 secondes (CEVNI) / 5 secondes (BVA)/ 4-6 sec. Escaut maritime inférieur & Canal Gand–Terneuzen
  - Un coup court = environ 1 seconde.
  - Une pause entre les coups = environ 1 seconde.

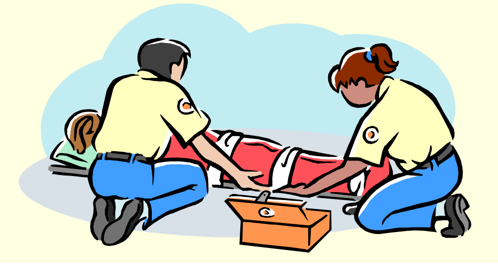
▬▬▬	Long	Attention (par temps de brouillard aussi) : toutes les 2 min. (Cevni = 1 min.), une série de longs coups. En cas de danger, longs coups répétés.
▬	Court	Je viens sur tribord.
▬ ▬	2 x court	Je viens sur bâbord.
▬ ▬ ▬	3 x court	Je bats en arrière.
▬ ▬ ▬ ▬	Court répété	Je suis incapable de manœuvrer (CEVNI).
▬▬▬ ▬ ▬▬▬	Long, court, long	Demande d'ouverture de pont ou d'écluse (CEVNI).



- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *"ce n'est quand même qu'une corde"*.

Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.

- Secourisme :
  - Y a-t-il un médecin à bord? La plupart du temps non… Vous allez donc devoir assurer vous-même les premiers soins en cas d'accident.
  - Suivez une formation de secouriste (BEPS), familiarisez-vous avec la réanimation : voir aussi http://www.abyssplongee/ecole_form.htm OU http://www.seamasters.be/medisch/cpr.htm
  - Veillez à avoir un coffret de premiers soins étanche bien garni dans un endroit visible ou bien renseigné : des vies en dépendent.
  - Pour la composition du coffret, demandez conseil à votre médecin ou à votre pharmacien.
  - En cas d'accident grave, avertissez immédiatement les services de secours.



Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.

- Coffret de premiers soins :
  - Le contenu du coffret de premiers soins est fonction :
    - de la proximité des services de secours (eaux intérieures/littoral/mer…);
    - de l'accessibilité de ces services de secours (mariphone, GSM, communication par satellite,…);
    - du nombre de passagers;
    - de l'historique médical des passagers;
    - des endroits visités (régions à risques : maladies contagieuses).

- Suggestions : voir aussi : www.nauticexpo.com
  - Voici une liste de ce que chaque coffret de premiers soins devrait contenir pour permettre le traitement d'un maximum de blessures avec un minimum de moyens.
  - 2 pansements triangulaires d'1.30 m de côté
  - quelques sachets de compresses stériles de 5x5 cm
  - quelques sachets de compresses stériles de 10x10 cm
  - 2 bandes Velpeau de 5 cm de large
  - 2 bandes Velpeau de 7,5 cm de large
  - 2 bandes Velpeau de 10 cm de large
  - 2 bandes Velpeau de 15 cm de large (pour le placement d'attelles)
  - 1 rouleau de sparadrap par ex. Transpore 12.5 mm of 25 mm de large
  - 1 rouleau de pansement adhésif (1m de long)
  - quelques pansements individuels
  - garrrot élastique de 5 cm de large (arrêt des hémorragies artérielles)
  - paire de ciseaux à pansement universelle (avec bouts arrondis)
  - couverture de survie
  - pansement oculaire
  - gants stériles (2 paires)
  - désinfectants sans alcool par ex. Hibitane aqua, HexoMedine solution, Hibidil monodosis
  - solution savonneuse désinfectante par ex. HAC dilué, IsoBetadine solution savonneuse (bouteille rouge), Hacdil monodosis
  - thermomètre
  - pincette à échardes

Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.

- Compléments éventuels, pour ceux qui savent s'en servir :
  - otoscope (pour regarder dans les oreilles)
  - mayocanules (pour libérer les voies respiratoires) ou masque respiratoire
  - matériel chirurgical (pince, ciseaux, pincette, 2 clamps, fil, linge stérile)
  - tensiomètre + stéthoscope
  - marteau à réflexes
  - attelles gonflables
  - ballon respirateur
  - perfusion + aiguilles + conduite
  - ...

- Médicaments :

  Contrôlez régulièrement la date de validité des médicaments !
  - oxygène
  - antipyrétiques, par ex. Perdolan, Panadol, Dafalgan...
  - anti-inflammatoires, par ex. Voltaren, Brufen, Apranax… Existent aussi en gel ou en pommade.
  - contre les crampes au ventre, par ex. Buscopan, Viscéralgine, Duspatalin...
  - contre les nausées, par ex. Motilium, Primpéran...
  - antihistaminiques (contre rhume des foins, réactions allergiques, piqûres d'insectes, piqûres de méduses ou d'anémones de mer...)

    - en comprimés, par ex. Zyrtec, Fénistil, Triludan...

    - en pommade, par ex. Phénergan pommade
  - anti-diarrhéique, par ex. Immodium
  - laxatif, par ex. Dulcolax
  - pommade oculaire, par ex. Terramycine, Fuciftalmic...
  - pommade à la cortisone, par ex. Betnélan, Locoïd, Advantan...
  - pommade bactéricide, par ex. Bactroban, Fucidine...
  - pommade contre les brûlures, par ex. Flammazine
  - pommade ou poudre fongicide, par ex. Daktarin, Pévaryl, Mycolog...
  - gouttes nasales (à action prolongée), par ex. Syntaris, Dexa-rhino spray...
  - contre la sinusite - décongestionnant nasal, par ex. Sinutab, Rinomar, Nasa-12...

Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.

- Médicaments qui peuvent être prescrits par un médecin :
  - antibiotiques pour diverses affections (trop nombreux pour les citer).
  - ampoules de corticoïdes, par ex. Solu-Medrol 40 of 100 mg.
  - puissants analgésiques, par ex. Dipidolor
  - tonicardiaque, par ex. Ephidrine, Atropine, Isuprel...



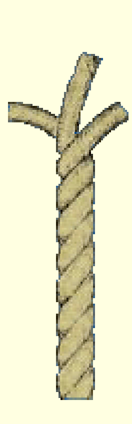


- Soyez prévoyant, commencez un voyage bien préparé.
- Flotter convenablement, vivre plus longtemps.
- Bouée de sauvetage à une corde attachée, retour à bord en toute sécurité.
- En situation de danger, le bon signal peut vous sauver.
- Un bon extincteur pour éviter un incendie ravageur.
- Pomper ou se noyer.
- Pas d'ancres rouillées chez les plaisanciers.
- Voir et être vu.
- Pas de docteur sous la main, prévoyez les pansements nécessaires.
- Ne dites pas trop vite *"ce n'est quand même qu'une corde"*.

Ne dites par trop vite, "ce n'est quand même qu'une corde".

- Cordages & amarres
  - Veillez à disposer d'une ou plusieurs amarres d'au moins 10 mètres chacune.
  - Procurez-vous des amarres de bonne qualité et adaptées à votre bateau.
  - Contrôlez régulièrement vos amarres au niveau de l'usure, de la pourriture et de l'effilochage.
  - Familiarisez-vous avec les nœuds les plus importants.
  - Amarrez votre bateau avec une amarre à l'avant et à l'arrière, avec taquet avant et arrière.

  - Lignes ou amarres :
    - Lorsqu'une amarre a une circonférence de moins de 4 cm, on parle d'une ligne.
    - La plus utilisée est l'amarre torsadée à droite, qui consiste de différents brins torsadés à gauche.
    - Sortes :
      - Hennep : prend facilement l'eau, coule rapidement et est relativement lourde.
      - Manille : lisse, dure, prend peu l'eau, moins solide que Hennep.
      - Sisal : moins chère que Hennep et Manille.
      - Kokos : très résistante à la pourriture.
      - Polyamide (nylon): la plus élastique et de ce fait très adaptée comme ligne d'ancre, d'amarrage ou de remorquage.
      - Polyester : peu d'élasticité, bonne résistance à l'abrasion.
      - Polypropylène : flotte, peu d'élasticité.



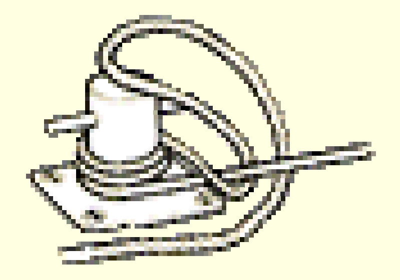
Ne dites par trop vite , "ce n'est quand même qu'une corde".

- Lignes de remorquage
  - Veillez à disposer d'une ligne de remorquage suffisamment longue (par exemple 30 mètres ou minimum 3 fois la longueur du bateau pour remorquage en eau agitée).
  - Placez la partie tractrice de la ligne de remorquage à la base du bollard ou du taquet avec les enroulements vers le haut. Sans quoi, avec la force de traction, vous ne pourrez pas libérer la ligne.
  - Voie navigable étroite :
    - Prenez le bateau à remorquer par le flanc (s'il n'est pas trop grand) : prévoyez suffisamment de défenses ou de pare-battages.
    - Si ce n'est pas possible : remorquez avec une seule ligne de remorquage depuis votre bollard arrière (limite la manoeuvrabilité) ou avec deux lignes courtes entrecroisées.
    - Remorquage avec une seul ligne : demande en tout cas que le bateau remorqué prenne l'extérieur dans les virages.



Ne dites par trop vite , "ce n'est quand même qu'une corde".

- Bollard :




- Gaffe :
  - Gardez la gaffe à portée de main afin de pouvoir rapidement attrapper ou repêcher une amarre ou une ligne de remorquage.





- Gas-oil à bord des navires de plaisance.
- Communications radio et GMDSS
- Les règlements de navigation et le "Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures« : AR 24.09.2006.

Gas-oil à bord des navires de plaisance.

- Dès le 01.01.2007 il est défendu d'utiliser du gas-oil "rouge" comme carburant pour les navires de plaisance . Seulement le gas-oil "blanc" est autorisé.
- Les contrôles du contenu des citernes de carburant seront remises jusqu'à 2008 à cause d'une contamination possible.
- Le gas-oil "rouge" pour le chauffage à bord est autorisé à condition qu'un citerne apart est prévu.
- **Législation**:
  - Directive EU 2003/96/EG, art. 15.1.f, art. 18, art. 19
  - Loi-programme du 27.12.2004, art. 429 §7
  - Art. 27 et 33 de l'Arrêté ministériel du 27.10.2005 (M.B. 09.11.2005) ne sont plus appliqués aux navires de plaisance.

Communications radio.

- Ordre de priorité des communication radio :
  - 1. De détresse (MAYDAY);
  - 2. D'urgence (PAN PAN);
  - 3. De sécurité (SECURITE);
  - 4. Routine

- EXEMPLES :

- Par temps calme, un bateau ayant une avarie dans une région peu fréquentée émet un message de sécurité.

- Par vent de force 5 dans une région de trafic maritime, il émet un message d'urgence.

- Dans la tempête, un bateau ayant une avarie et risquant de s'échouer avec danger immédiat pour le bateau et les passagers, émet un message de détresse.

- Pour toute information, vous pouvez vous rendre sur le site de l'IBPT (Institut Belge des services Postaux et des Télécommunications) :

- www.bipt.be/telecoms/ReseauxRadiocom/vhffr.pdf



Communications radio.

- **<u>COMMUNICATION DE DETRESSE (MAYDAY)</u> :**
- **Sur ordre du capitaine (ou du pilote) lorsque le bateau ou une personne se trouve en danger grave et imminent et a besoin d'aide immédiatement.**
- **La détresse ne connaît pas de règles. Aucune prescription ne peut empêcher quiconque de prendre des mesures en vue de sauver des vies ou de parer à un danger.**
- **Durant un message de détresse, les stations qui n'y participent pas doivent garder le silence radio.**
- **<u>Communication de détresse = appel de détresse + message de détresse</u>**

- **<u>Appel de détresse</u> :**
- **Signal de détresse (MAYDAY) (prononcez "mèdè") (prononcé 3 fois)**
- **ICI LE …**
- **Identification de la station (prononcé 3 fois)**
- **<u>Message de détresse</u> :**
  - **Signal de détresse (MAYDAY)**
  - **ICI LE ...**
  - **identification de la station**
  - **position**
  - **nature de la détresse, de l'aide attendue et information pour parer au danger**
  - **nombre de passagers**
  - **toute autre information susceptible de faciliter l'aide à apporter.**

Communications radio.

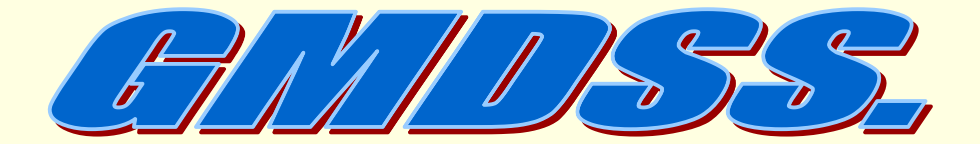
- **COMMUNICATIONS D'URGENCE (PANPAN) :**
- Une situation d'urgence est une situation qui requiert l'échange de messages relatifs à la sécurité de l'équipage ou du bateau, comme des personnes malades sans que leur vie soit en danger ou des dégâts au bateau sans qu'il y ait un danger imminent, par exemple :
  - échouage sans perte de chargement;
  - blessé ou malade à bord;
  - demande d'un service de remorquage suite à une avarie (barre, machine, hélice)
  - consultation médicale;
  - évacuation pour raisons médicale.

- **Appel d'urgence :**
- PAN PAN (prononcez "panne panne") prononcé 3 fois.
- ICI LE (ou LE)…
- identification du bateau appelant prononcé 3 fois
- message



Communications radio.

- COMMUNICATIONS DE SECURITE (SECURITE) :
- Le message de sécurité est émis sur ordre du commandant (ou du pliote) pour signaler un danger en rapport avec :
  - la sécurité de la navigation : découverte d'objets dangereux pour la navigation, fonctionnement défectueux de bouées éclairantes ou de balises radio;
  - la météorologie : signalement de rafales de vent, de tempête, de vents de force 10 ou supérieure non mentionnés dans les bulletins météo réguliers.
- Appel de sécurité :
  - SECURITE SECURITE SECURITE
  - ICI LE (ou LE) …
  - identification du bateau appelant
  - le message
- Canal 16 :
- = fréquence internationale d'appel et de détresse pour la radio-téléphonie en ondes ultra-courtes.
- Les bateaux concernés par la réglementation restent constamment en veille sur le canal 16. Pour les autres bateaux, la veille sur le canal 16 n'est pas obligatoire. Il est cependant conseillé de rester en veille autant que possible par le biais du système dual-watch (ce système est interdit en navigation intérieure).
- Avec ce système, l'appareil passe toutes les 2,5 secondes pendant quelques centièmes de seconde sur le canal 16, quel que soit le réglage de l'appareil. Si une émission est détectée, l'appareil reste sur le canal 16 aussi longtemps que dure cette émission.
- CENTRES DE COORDINATION DES SECOURS
- Ces centres assurent en permanence la veille sur le canal 16.



- Le GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) est mis en service depuis le 1er février 1999.
- C'est un système de communication maritime mondial qui fait partie de SOLAS (Safety Of Life At Sea) et qui utilise le DSC (Digital Selective Calling) et les communications par satellite.
- Ce système est obligatoire pour la navigation professionnelle en mer et est vivement conseillé pour la navigation de plaisance.
- Celui qui veut utiliser le GMDSS doit être en possession du certificat GMDSS.
- Depuis l'introduction du GMDSS, les garde-côtes ont cessé l'écoute des ondes MF (Medium Frequency) 2182kHz. Radio Ostende et les garde-côtes des Pays-Bas restent encore temporairemt à l'écoute du canal VHF 16.
- Lors d'un appel de détresse, sont notamment transmis aux stations à portée de réception, la position, l'heure et le MMSI.
- Le n° MMSI (Maritime Mobile Service Identity-number) est un nombre unique à 9 chiffres qui identifie une station radio ou un groupe de stations. Lors de l'émission d'un message DSC, le n° MMSI est automatiquement transmis et constitue un moyen efficace pour démarrer rapidement les actions de recherche et de secours (Search and Rescue). Il est aussi possible d'adresser des messages aux stations au moyen de leur n° MMSI. Le n° MMSI a un format standard (comme un n° de téléphone par exemple) et donne des informations sur le type de station, le pays d'enregistrement et l'identité du bateau. En Belgique, c'est l'IBPT qui tient cette base de données à jour.
- MMSI est une partie du GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). Le n° MMSI est comparable au système ATIS (Automatic Transmitter Identification System). ATIS est pour la navigation intérieure, MMSI pour la navigation maritime.

GMDSS.

- Les principaux appareils GMDSS : DSC, EPIRB, SART, NSM-NAVTEX, INMARSAT

- DSC (Digital Selective Call) Afin de faciliter les communications, un système digital a été ajouté aux émetteurs radio. L'opérateur est 'appelé' par ce biais, de sorte qu'il ne doive plus être constamment à l'écoute. Un code digital est envoyé sur une fréquence séparée (en VHF, c'est le canal 70). Ce code contient une identification, la nature du message, éventuellement sur quelle fréquence le demandeur souhaite communiquer, ou à quel n° de téléphone il faut appeler. Un DSC peut aussi comporter une indication de position, couplée ou non à un GPS... Un message de détresse est envoyé par DSC d'une simple pression sur un bouton !!! Les stations à terre sont bien entendu aussi équipées du DSC et sont en liaison avec un MRCC (Maritime Rescue Coordination Center). Tous les RCC sont reliés entre eux au moyen d'un réseau informatique. De cette manière, les appels de détresse sont centralisés et les opérations de sauvetage sont toujours dirigées depuis un RCC, ceci afin d'engager les moyens disponibles avec autant d'efficience que possible.

- EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) C'est un appareil qui, en cas de détresse, émet un signal qui sera reçu, via satellite, par les services de secours. Il en existe deux reconnus par GMDSS : Cospas-Sarsat - 406 Mhz et Inmarsat -1600 Mhz

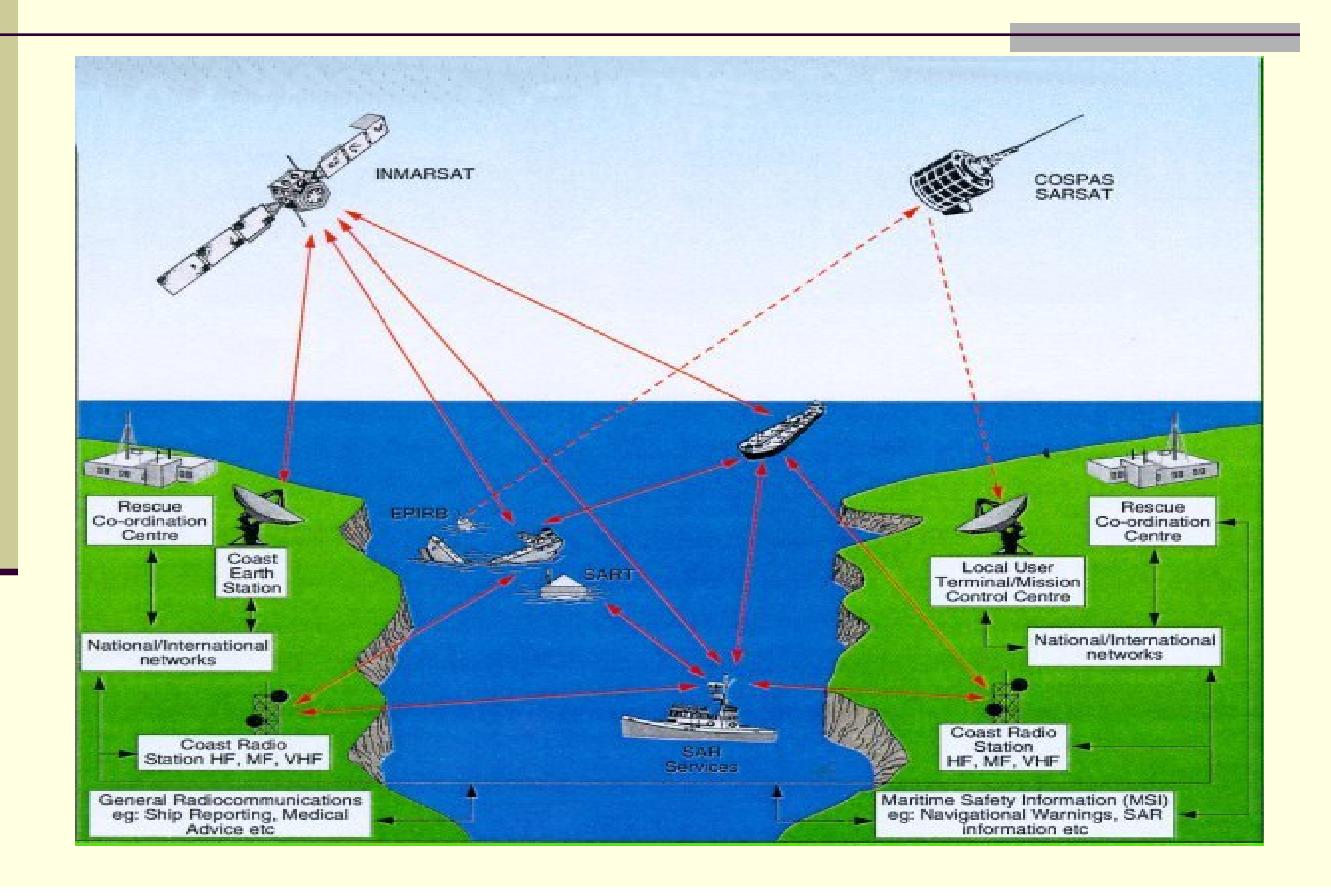
- SART (Search And Rescue Transponder) Cet appareil - aussi appelé transpondeur - lorsqu'il reçoit un signal radar d'un autre bateau ou d'un avion, émet lui-même un signal ayant pour effet une série de 12 à 15 petits points sur l'écran radar dans la direction du transpondeur.

- NSM - NAVTEX (Nautical Safety Messages) Récepteur pour messages de sécurité. Le plus connu est le Navtex. Les autres sont EGC-safetynet (satellite) et NBDP (ondes courtes).

- INMARSAT communication par satellite
  Est réparti en plusieurs catégories: A, B, C, M.

  - A est la version analogique pour téléphone, téléfax et telex. Utilisable seulement sur les gros bateaux à cause de son encombrement important.
  - B est la version digitale de A
  - C est une réalisation minimale qui ne fonctionne qu'en mode telex.
  - M est une exécution limitée de B, principalement utilisée comme petit appareil portable.

GMDSS.

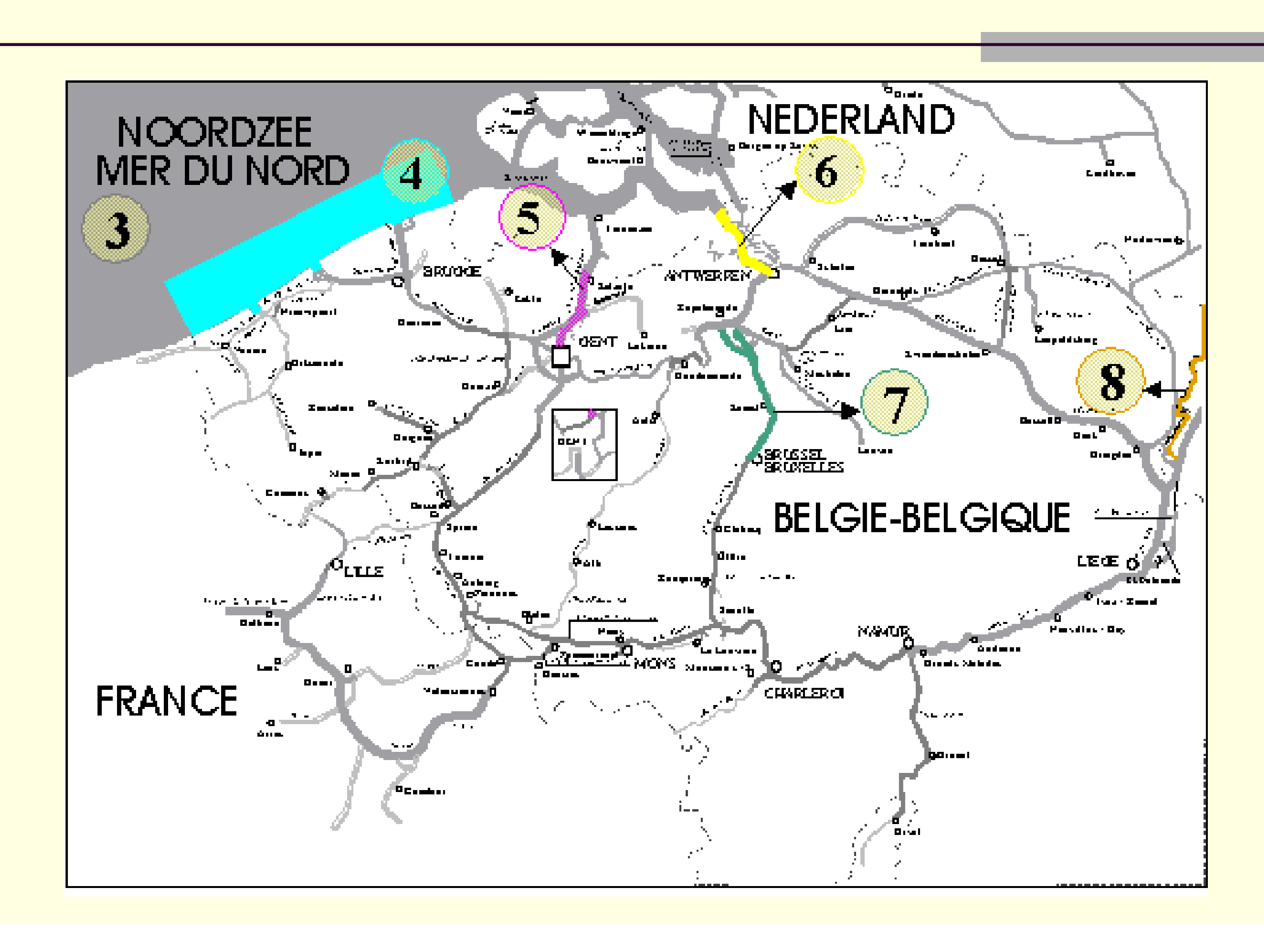


INMARSAT
COSPAS SARSAT
EPIRB
SART
Rescue Co-ordination Centre
Coast Earth Station
National/International networks
Coast Radio Station HF, MF, VHF
General Radiocommunications eg: Ship Reporting, Medical Advice etc
SAR Services
Local User Terminal/Mission Control Centre
Rescue Co-ordination Centre
National/International networks
Coast Radio Station HF, MF, VHF
Maritime Safety Information (MSI) eg: Navigational Warnings, SAR information etc

Règlements de navigation.

	Voie d'eau	Règlement
1	Sur les voies navigables du Royaume	1 Les voies navigables du Royaume Règlement général des voies navigables du Royaume (jusqu'au 31.12.2006) 1 Les voies navigables du Royaume Règlement général des voies navigables du Royaume (à partir du 01.01.2007) 2 Les eaux intérieures du Royaume Règlement général de police pour la Navigation sur les Eaux intérieures (à partir du 01.01.2007)
3	En pleine mer et dans les eaux qui s'y jettent	Règlement international pour la prévention des abordages en mer (Londres 1972)
4	Eaux territoriales belges, ports et plages du littoral belge	Règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge , les ports et les plages du littoral belge (AR 04.08.1981)
5	Canal Gand-Terneuzen	Règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen (AR 23.09.1992)
6 a/b	Escaut maritime inférieur	Règlement de police de l'Escaut maritime inférieur (AR 23.09.1992) Règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur (AR 23.09.1992)
7	Canal Bruxelles-Escaut	Règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel et du port de Bruxelles (AR 18.08.1975)
8	Meuse Mitoyenne	Règlement de navigation de la Meuse mitoyenne (Loi 15.03.2002)

Règlements de navigation.



Règlement Général de Police pour la Navigation sur les Eaux Intérieures.

- **AR 24.09.2006** :Règlement Général de Police pour la Navigation sur les Eaux Intérieures (RGPNEI).

- S’applique à:
  - Toutes les eaux intérieures sauf :
    - Sur le Canal de Bruxelles au Rupel + port de Bruxelles
    - Mer territoriale belge, ports et plages du littoral belge
    - Sur la partie Belge du canal de Gent à Terneuzen
    - Sur l’Escaut maritime inférieur
    - Sur la Meuse mitoyenne

RGPNEI:
Implémentation de Cevni et Signi.

- Cevni: Code européen des voies de navigation intérieure.
- = code des eaux intérieures
- Marques et feux de navigation, signaux sonores, panneaux de signalisation, règles de navigation

- Signi: Signalisation des voies de navigation intérieure.
- = balisage: lateral et cardinal.



RGPNEI.

- **Pourquoi ?**

- **Remplir les conditions Européennes**
- **Renforcer la position concurrentielle de la navigation intérieure (e.g. la navigation pendant la nuit)**
- **Adapter la réglementation à celle des pays voisins et au réglementation du Rhin.**
- **Satisfaire aux demandes de protection de l'environnement.**

- **Navigation de plaisance: adaptation pas à pas.**

- Dès 01.01.2007: tous les articles sauf:

Dès 01.01.2008:
- Adaptation des dimensions des marques d'identification
- Pour les bateaux qui ne font pas de navigation à grande vitesse: le numéro d'immatriculation doit être mentionné sur le bateau

Dès 01.01.2009:

Mariphone (VHF) obligé pour les petits bateaux = < 20 m)

Structure RGPNEI.

RGPNEI

Annexe 1

1. Definitions	
2. Marques d'identification (1) 3. Marques et feux de navigation (3) (4) (5) 4. Signaux sonores, mariphone & radar (6)	5. Panneaux de signalisation Balisage (7) (8)
6. Règles de navigation (12)	7. Ammarage

8. Autres	9. Navigation de plaisance	10. Passa-gers	11. (13) Navires de mer

Appendices

(1) Numéros de pays
(2) -
(3) Signaux optiques pour bateaux
(4) Couleur des feux
(5) Feux: puissance
(6) Signaux sonores
(7) Panneaux de signalisation
(8) Balisage
(9) (10) (11) -
(12) Règles de navigation
(13) Produits dangereux (⇆mer)

RGPNEI.

Définitions:

- **Bateau de plaisance**: bateau utilisé à des fins récréatives, à l'exclusion des bateaux à passagers (max. 12 passagers)

- **Navigation à grande vitesse**: naviguer à une vitesse supérieure à 20 km/h.

- **Etat de fatigue**: état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par un comportement ou une vitesse de réaction anormal;

- **Etat d'ivresse**: état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits similaires et où la personne montre des signes clairs desquels il faut conclure qu'elle n'est pas en état de mener ou de conduire le bateau d'une manière convenable.

- **Intoxication à l'alcool** : état résultant de l'emploi d'alcool, lorsqu' une analyse d'haleine donne une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligrammes par litre d'air alvéolaire expiré ou lorsqu'une analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,5 grammes par litre de sang.

RGPNEI.

Substance	Taux (ng/ml)
THC	2
Amphétamine	50
MDMA	50
MDEA	50
MBDB	50
Morphine (libre)	20
Cocaïne of Benzoylecgonine	50

Important:

- **autres formes d'intoxication : état résultant de l'emploi de drogues, médicaments ou produits similaires, lorsqu'une analyse sanguine révèle la présence d'au moins une des substances suivantes avec un taux égal ou supérieur à celui indiqué ci-dessous :**

- P.S.:Les facultés d'appréciation et d'action du conducteur, de l'équipage ou d'autres personnes à bord responsable pour la navigation ne peuvent être amoindries par un état de fatigue, un état d'ivresse, une intoxication à l'alcool ou une autre forme d'intoxication.



RGPNEI.



Marques d'identification:

- **Grands bateaux:**
  - Tout grand bateau doit porter sur sa coque ou sur des panneaux ou plaques y fixés à demeure, les marques d'identification suivantes:
  - a) le nom, qui peut aussi être une devise, sur les deux côtés du bateau et, sauf s'il s'agit d'une barge de poussage, aussi en un endroit d'où cette indication est visible de l'arrière;
  - le port d'attache du bateau et la lettre ou la combinaison de lettres qui indique le pays du port d'attache, soit sur les deux côtés du bateau soit sur sa poupe.
  - tout grand bateau destiné au transport de marchandises doit mentionner son port en lourd maximal sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure
  - tout bateau à passagers doit mentionner le nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord, en un endroit bien apparent.
  - Les matériels flottants et les installations flottantes doivent être munis d'un panneau indiquant le nom et le domicile du propriétaire.

- **Menues embarcations :**
  - Nom qui peut aussi être une devise, sur les deux côtés sur sa coque ou sur des panneaux ou plaques y fixés à demeure.
  - Une barquette de batelier ne doit porter à l'intérieur ou à l'extérieur qu'une marque permettant d'en identifier le propriétaire.

- **Jaugeage :** Tout bateau doit être jaugé, à l'exception des barquettes de bateliers et des bateaux de plaisance dont la coque a moins de 15 m de long.
- **Bateaux étrangers :**
  - Les bateaux étrangers portent les marques d'identification imposées par le pays d'origine du bateau permettant l'identification.
- **Bateaux de plaisance :** Plaque et numéro d'immatriculation.

RGPNEI: mariphone et radar.

- **Mariphone**
  - **Installation agréée**
  - **utiliser les canaux préscrits**
  - **obligatoire sur chaque bateau motorisé > 7m (pour menues embarcations <20m: dès 01.01.2009)**



Radar

- **installation agréée + équipé d'une installation de radar répondant aux besoins de la navigation intérieure et d'un indicateur de vitesse de giration**
- **utilisateur: à bord se trouve une personne, titulaire d'un diplôme, délivré conformément aux règles fixées à ce sujet; par bonne visibilité le radar peut être utilisé afin de s'entraîner, sans qu'une telle personne se trouve à bord.**

RGPNEI: panneaux de signalisation et balisage.

On distingue les signaux suivants:

- A: signaux d'interdiction
- B: signaux d'obligation
- C: signaux de restriction
- D: signaux de recommandation
- E: signaux d'indication
- F: signaux auxiliaires
- G: signaux aux ouvrages d'art
- H: signaux de route et de distance kilométriqueSoorten verkeerstekens:

Markering van de vaargeul:

• GENERALITES

• BALISAGE LATERAL

• BALISAGE A TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

• BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

• BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

• BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR balisage cardinal

Délimitations du chenal.

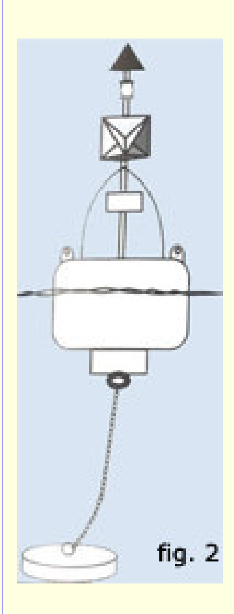
Balisage du chenal:

- **SIGNI:** sur les eaux intérieures Européennes (Signalisation en Navigation Intérieure)
- **IALA-A:** en plein mer et sur les eaux maritimes (International Association of Lighthouse Authorities)
- **IALA-B:** en Amérique
- Le système Signi utilise le balisage lateral et le système IALA-A-systeem le balisage cardinal

Definitions:

- côté droite/ côté gauche:
  - sur une rivière navigable = de la source au bouche
  - sur un canal: dans la direction plus bas
  - sur un lac: déterminé par les authorités.

Balisage du chenal.



Balisage latéral.

Les marques latérales servent à baliser un chenal, une approche de la terre. Leur voyant indique toujours de quel côté laisser la balise en rentrant ou en sortant du port.

Marque bâbord: voyant cylindrique, couleur rouge, chiffre pair, feu rouge, rythme quelconque À laisser à bâbord en venant du large.

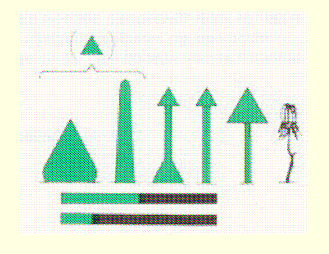
Marque tribord: voyant conique, couleur verte, chiffre impair, feu vert, rythme quelconque. À laisser à tribord en venant du large.

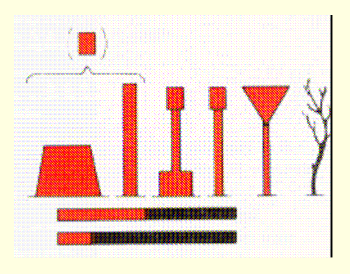
Le balisage latéral présente une inversion de couleur mais pas de voyant selon la zone de navigation :

En zone A (Europe, Afrique et tout ce qui n'est pas en zone B) :

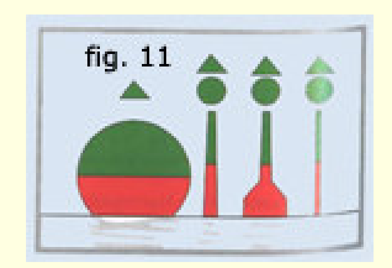
Bâbord est rouge cylindrique

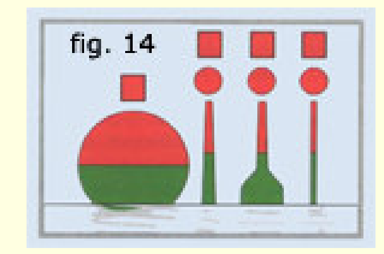
Tribord est verte conique.











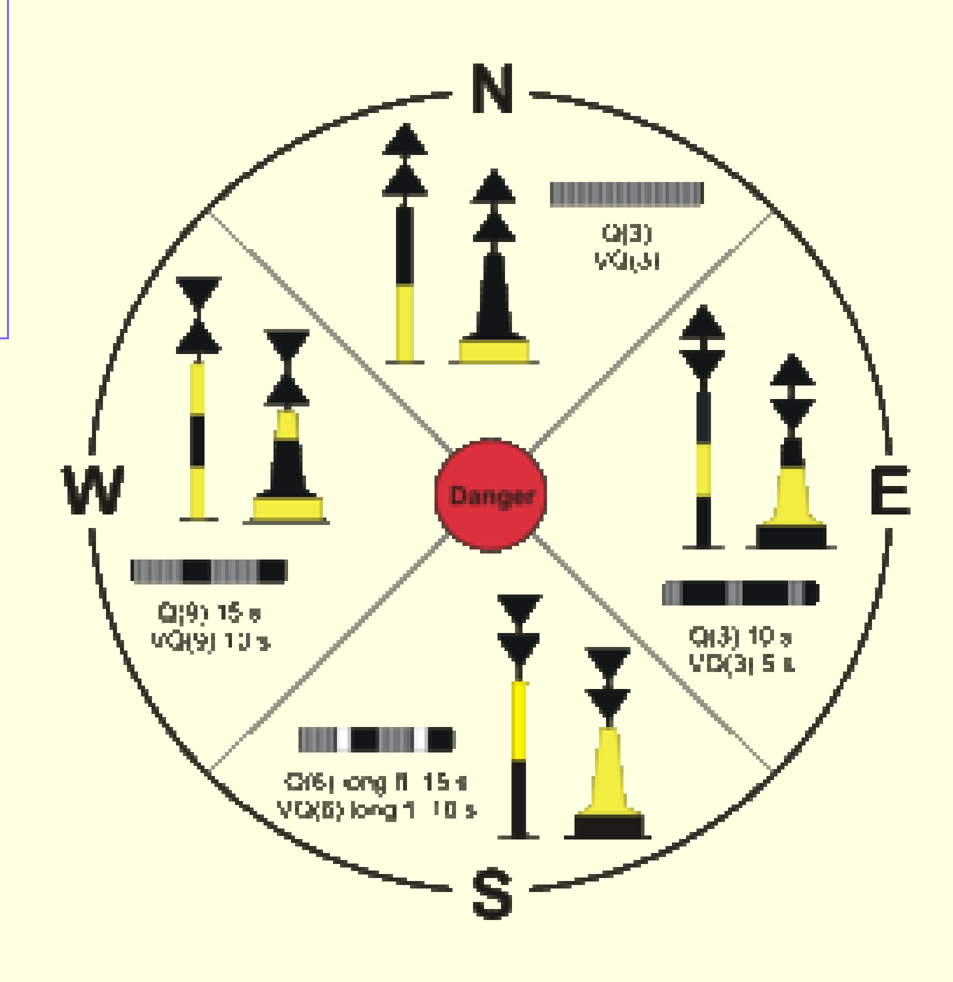
Balisage cardinal.

Les marques cardinales sont au nombre de quatre et servent à baliser un danger par rapport à un point cardinal.

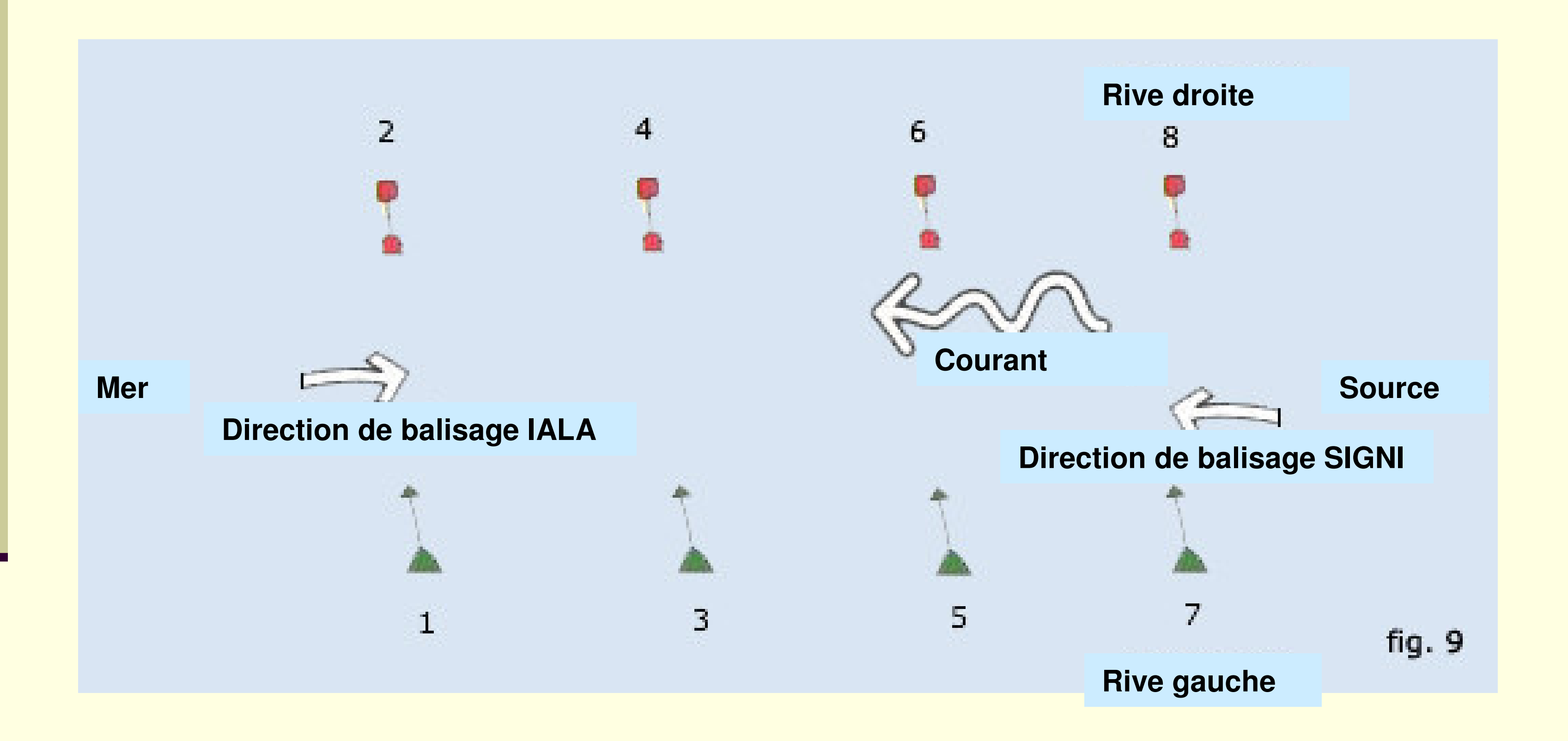
* couleur: jaune et noir

* voyant: deux triangles noirs

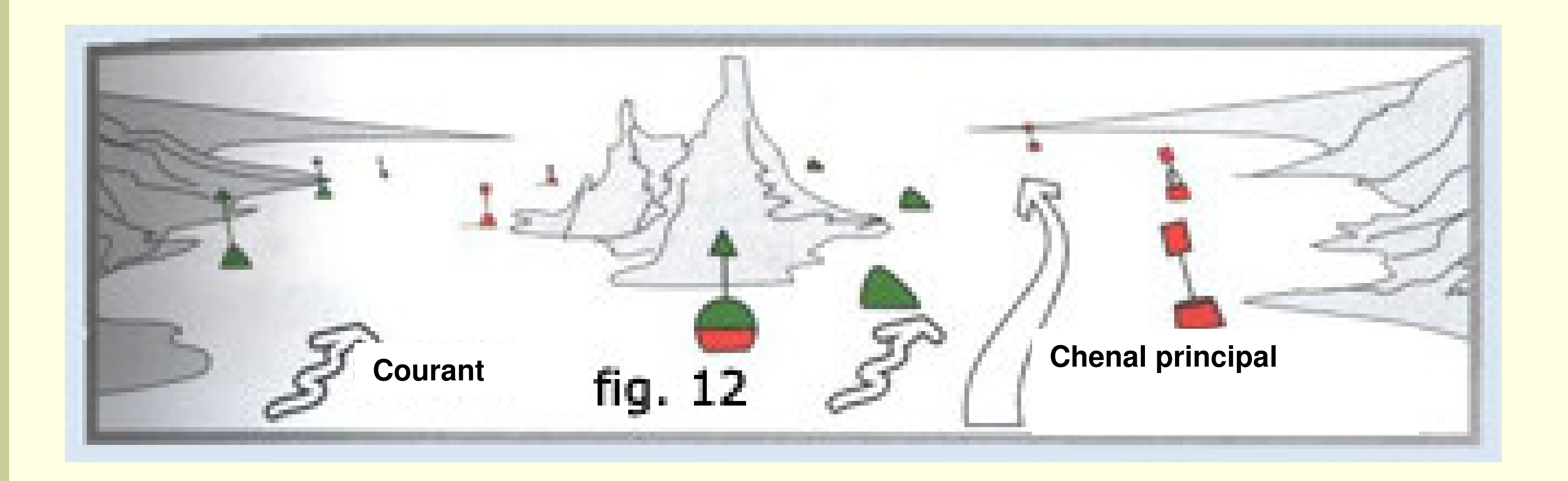
La disposition des couleurs et des triangles indique de quel côté laisser la balise.

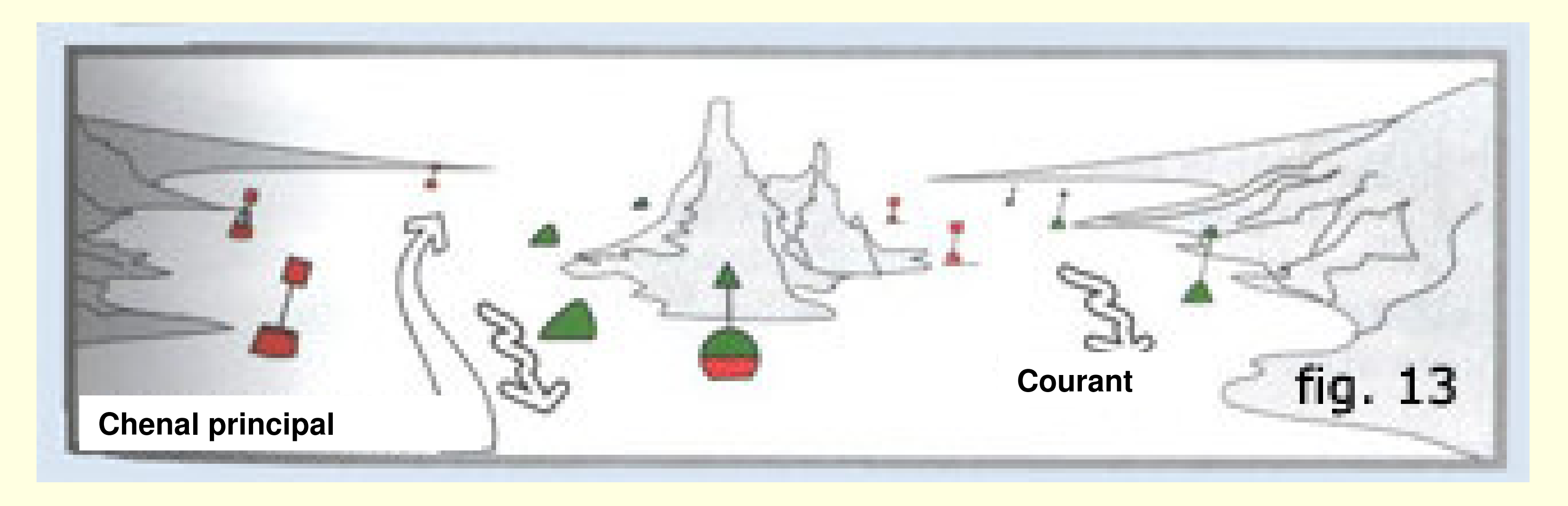


Balisage du chenal.

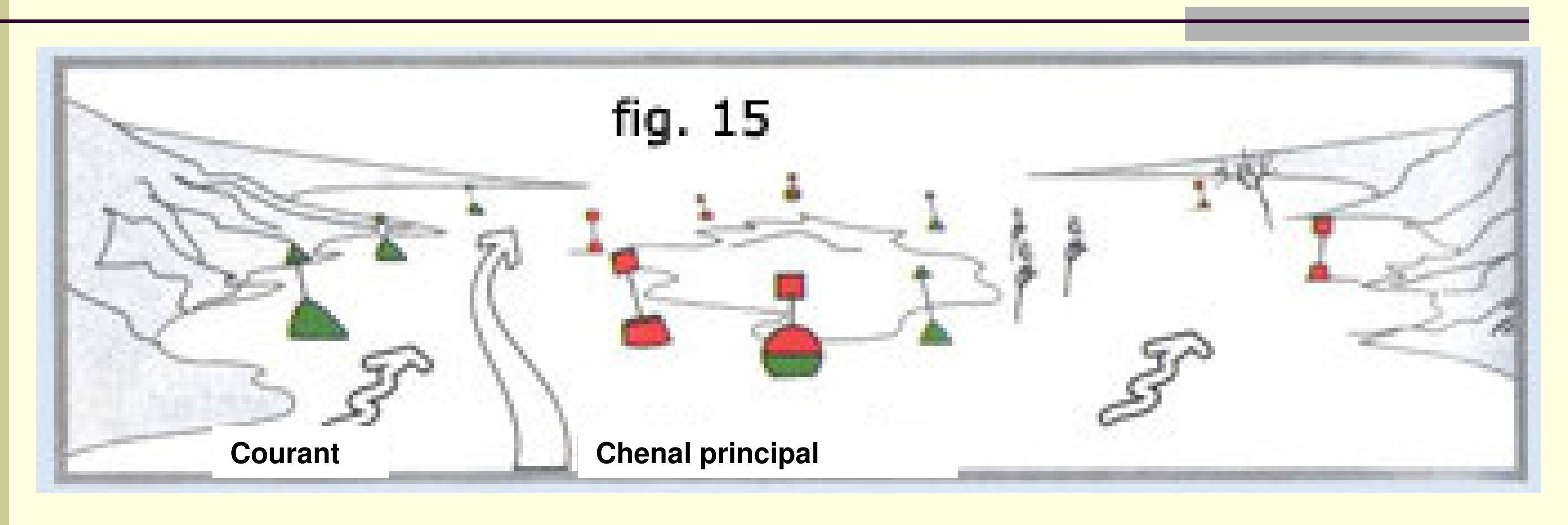


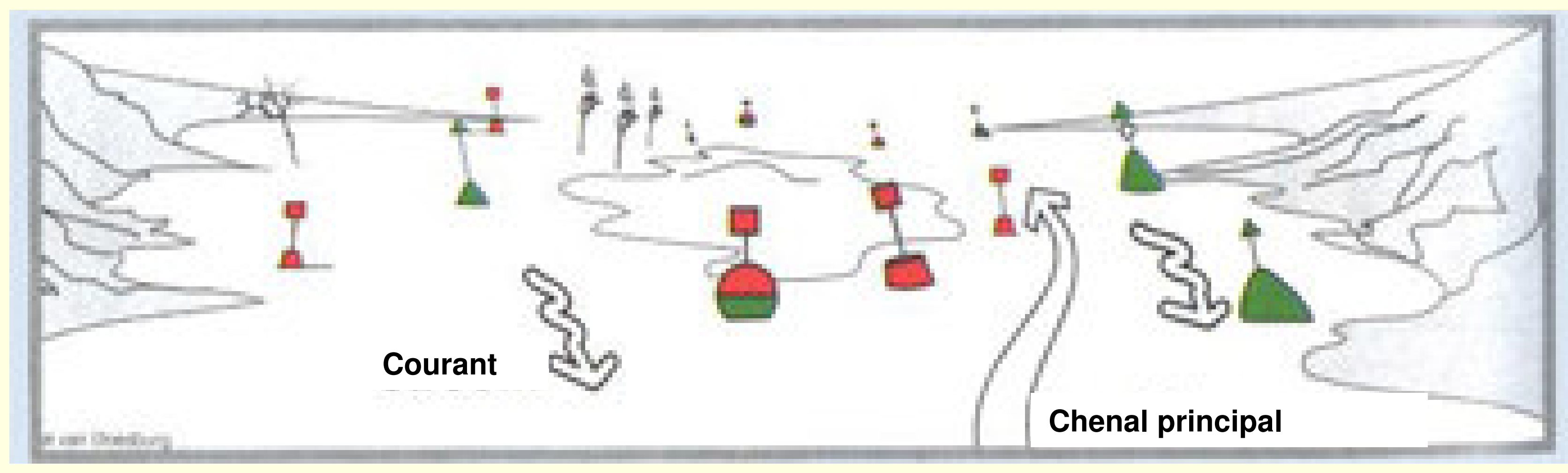
Balisage du chenal.





Balisage du chenal.





RGPNEI: règles de navigation.

- Généralités.
- RENCONTRES,
- ROUTES QUI SE CROISENT,
- DEPASSEMENT

RGPNEI: navigation de plaisance.

Généralités:

- La navigation de plaisance est soumise aux dispositions du présent règlement.
- L'utilisation de planches à voile n'est autorisée que dans les zones indiquées
- Le passage des bateaux de plaisance est interdit dans certaines zones indiquées
- Seuls les bateaux de plaisance dont la longueur de la coque est ≥ 15 m doivent être en possession d'un certificat de jaugeage.
- marquage obligatoire
- plaque d'immatriculation et numéro d'immatriculation obligatoire sauf pour pour des bateaux < 5m qui ne peuvent pas naviguer à grande vitesse et pour les bateaux mus par la force musculaire < 20m.

Prescriptions techniques :

- un moyen de propulsion de réserve conforme au type d'embarcation. Ce moyen de propulsion peut consister notamment en pagaies, rames, moteur hors-bord, etc.;
- une ceinture de sauvetage, un coussin de sauvetage ou un gilet de sauvetage pour chaque personne se trouvant à bord;
- 2 cordes chacune de longueur au moins égale à celle du bateau
- une installation de gouverne fonctionnant convenablement.

RGPNEI: navigation de plaisance.

Les bateaux de plaisance à moteur :

- conçus et construits de manière à éviter tout risque d'incendie ou d'explosion;
- leur système d'échappement doit être muni d'un atténuateur de bruit et les gaz d'échappement ne peuvent ni constituer un danger ni provoquer une gêne pour qui que ce soit;
- être dotés d'un extincteur à poudre agréé d'une capacité suffisante;
- ceux de moins de 7 m de long et qui peuvent atteindre une vitesse de plus de 20 km/h, non pontés ou pouvant être gouvernés depuis une passerelle, doivent être équipés d'un système coupant automatiquement le moteur lorsque le conducteur quitte sa place;
- ils doivent avoir à bord une écope ou une pompe à main et une ancre avec une corde de 10 m au moins.
- Ne s'applique pas aux planches à voile; bateaux gonflables non adaptées pour recevoir un moteur; radeaux; bateaux mus par la force musculaire dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m.

Pour les motos nautiques:

- une installation de gouverne fonctionnant convenablement
- conçus et construits de manière à éviter tout risque d'incendie ou d'explosion
- leur système d'échappement doit être muni d'un atténuateur de bruit et les gaz d'échappement ne peuvent ni constituer un danger ni provoquer une gêne pour qui que ce soit
- doivent être équipés d'un système coupant automatiquement le moteur lorsque le conducteur quitte sa place
- Toute personne se trouvant à bord d'un tel engin doit toutefois porter un gilet de sauvetage.

RGPNEI: navigation de plaisance.

Plaque d'immatriculation :

• = 25 EUR. Ce montant est rattaché à l'indice général des prix à la consommation et évolue par tranches de 2,50 EUR. L'indice du mois de mai 1992 sert de base.

•La plaque d'immatriculation est délivrée à la demande écrite du propriétaire du bateau de plaisance: après paiement du montant requis; après remise d'un document attestant sa propriété; sur production de sa carte d'identité; après relevé des caractéristiques de son bateau; sur production de la déclaration écrite de conformité du bateau de plaisance ou de ses éléments et pièces d'équipement, lorsque cette déclaration était obligatoire au moment où le bateau de plaisance ou les éléments et pièces d'équipement ont été mis pour la première fois sur le marché ou ont été mis en service dans l'Espace Economique Européen.

•Tout changement relatif aux renseignements communiqués doit être signalé sans délai au service qui a délivré la plaque d'immatriculation accompagnée des motifs de sa remise, si: elle est devenue illisible; le bateau est définitivement détruit; le bateau a été vendu à l'étranger.

•La plaque d'immatriculation doit être fixée à un endroit apparent à l'extérieur tribord de la poupe ou à l'arrière du bateau.

• Ne s'applique pas aux planches à voile; bateaux gonflables non adaptés pour recevoir un moteur; radeaux.

RGPNEI: navigation de plaisance.

Conduite d'un bateau de plaisance :

• âge: 18 ans si le bateau ≥ 15 meter ou peut naviguer à une vitesse > 20 km/u + brevet de conduite

• pour d'autres bateaux:

  • 16ans: moteur < 7355 Watt

  • 16 ans: moteur > 7355 Watt s'il y a un conducteur d'au moins 18 ans à bord

• Tout conducteur d'un bateau de plaisance faisant route doit se trouver à l'endroit et dans la position prévus pour assurer la conduite.

•Tout conducteur d'un bateau de plaisance doit être en état de conduire et posséder l'habileté requise. Il doit en permanence être en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres de conduite nécessaires et avoir continuellement son bateau sous contrôle.

RGPNEI: navigation de plaisance.

Règles de route supplémentaires:

• Il est interdit de gêner la circulation sur l'eau ou de la mettre en danger en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber des objets ou matières quelconques dans la voie navigable, en y effectuant des manoeuvres intempestives ou en y provoquant des remous gênants. Il est également interdit de gêner ou de mettre en danger les usagers des dépendances de la voie navigable.

• Il est interdit d'embarquer un nombre de personnes qui mettrait en péril la stabilité et la sécurité du bateau de plaisance.

• Les skieurs nautiques et les conducteurs des bateaux motorisés qui les tirent, doivent se tenir à une distance suffisante des autres bateaux et des rives. Le conducteur d'un bateau à moteur qui tire un ou plusieurs skieurs nautiques, doit être accompagné d'une personne âgée de 15 ans au moins.

•Il est interdit de tirer des personnes suspendues dans l'air au-dessus de la surface de l'eau.

RGPNEI: navigation de plaisance.

Usage du moteur lors du stationnement :

• Il est interdit de maintenir en marche trop longtemps et sans but apparent le moteur d'un bateau de plaisance en stationnement.

Navigation à grande vitesse :

• La navigation à une grande vitesse n'est autorisée que de jour et par bonne visibilité dans les zones indiquées

• Pour le ski et les motos nautiques: comme ci-dessus.

• Dans les sections à grande vitesse, la navigation de plaisance à voiles ou à rames est interdite, sauf dispositions contraires.

•Le numéro de la plaque d'immatriculation est obligatoire

•Les concours de vitesse et les épreuves d'habileté entre bateaux de plaisance sont interdits.

•La navigation à grande vitesse est interdite lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.

•Les bateaux de plaisance naviguant à grande vitesse doivent régler leur vitesse de manière à ne pas provoquer de remous nuisibles.

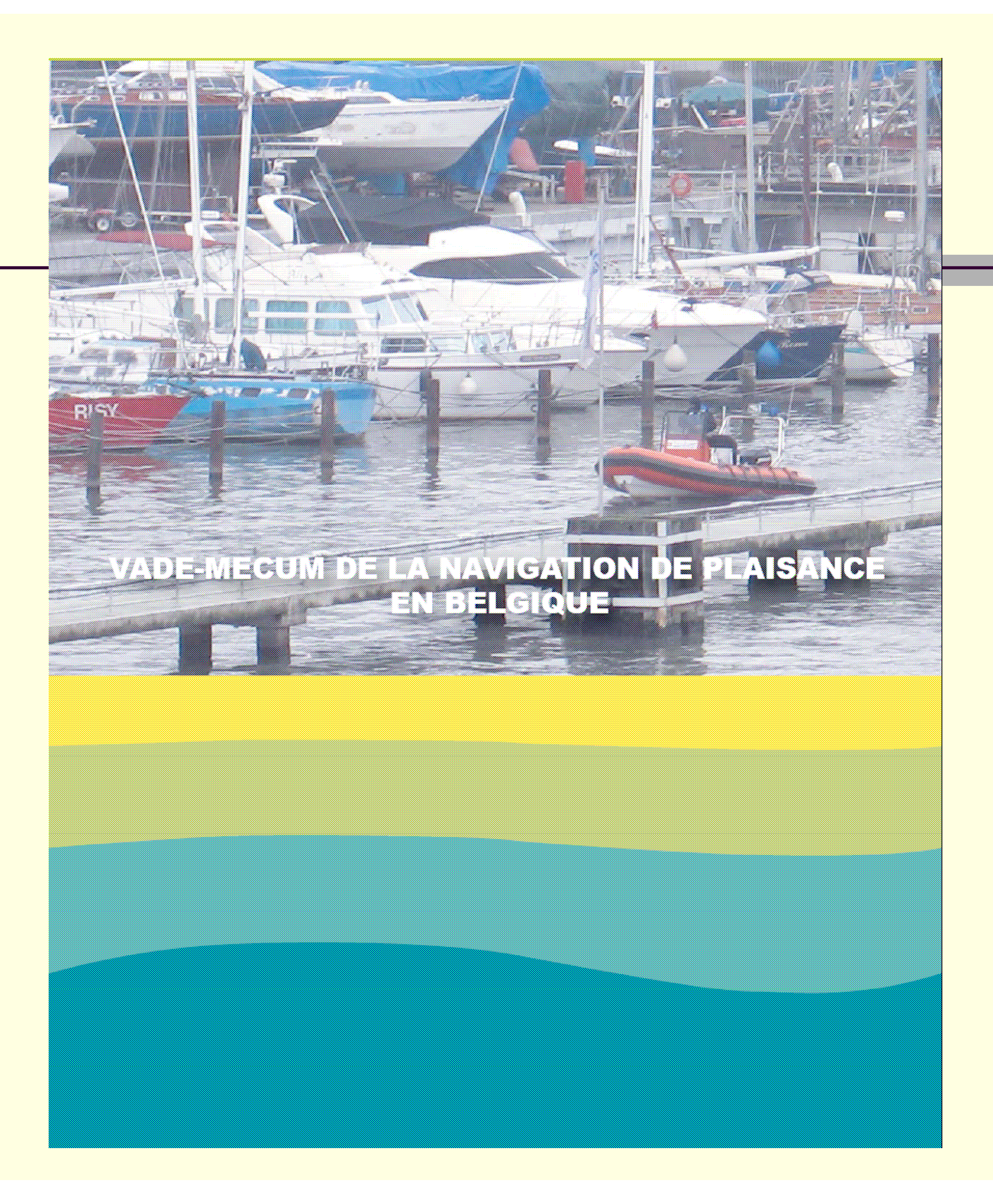
RGPNEI: navigation de plaisance.

Bateaux de plaisance étrangers :

- **Les bateaux de plaisance étrangers dûment immatriculés dans leur pays d'origine sont dispensés de la plaque d'immatriculation**
- **Les conducteurs des bateaux de plaisance étrangers doivent être en possession des documents de bord requis par leur pays d'origine.**
- **Les bateaux de plaisance étrangers naviguant à grande vitesse doivent battre leur pavillon national et porter sur la proue le sigle de leur pays d'origine.**

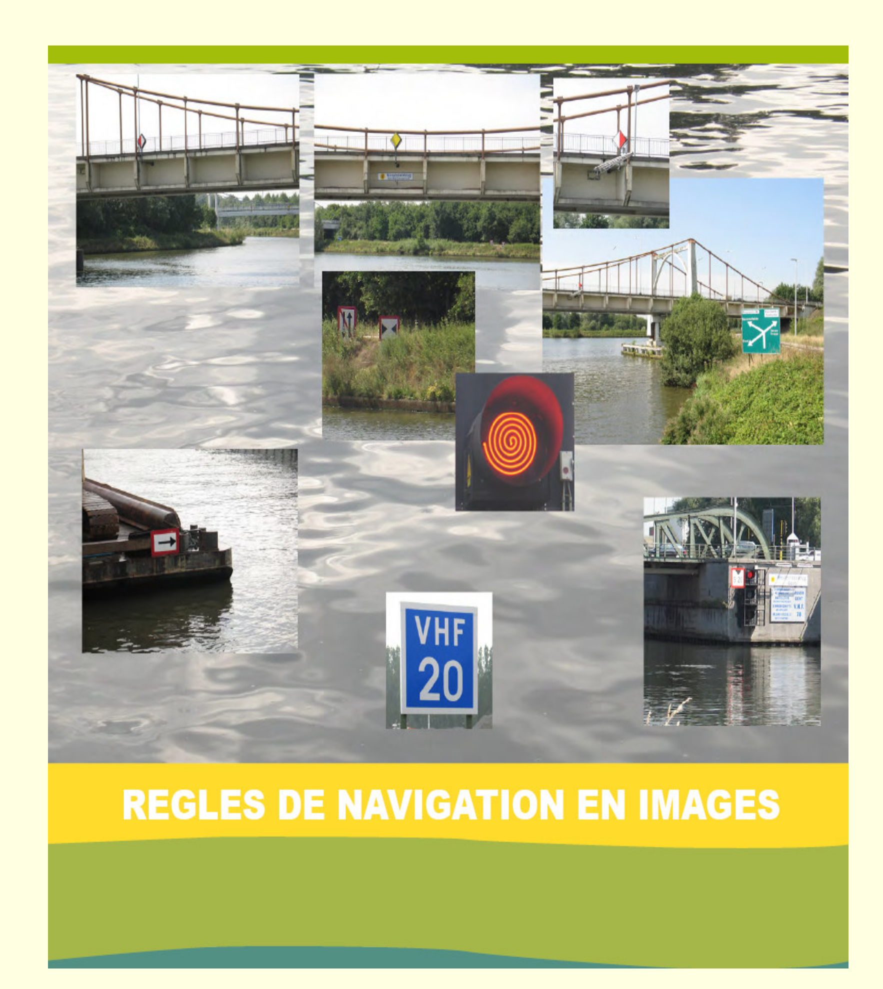
Exceptions:

- **Ne sont pas considérés comme bateaux de plaisance:**
  - **les barquettes de bateliers, à l'exception de celles qui naviguent à grande vitesse,**
  - **les canots des passages d'eau publics appartenant au passeur. Ils doivent porter l'indication "Passage d'eau public de ..." ainsi que le nom du concessionnaire.**


VADE-MECUM DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE
EN BELGIQUE
RISY

RGPNEI: règles de route.

- **Règlement de navigation**
- Le «**Règlement général des voies navigables du Royaume**» est d'application sur la plupart du réseau des voies d'eau belges.
- En ce qui concerne les règles de navigation sur ces eaux intérieures, le nouveau "Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures", entrera en vigueur à partir du 01.01.2007. Une brochure "Règles de navigation en images" donne un aperçu sous forme de tableaux et schémas, des nouvelles règles de navigation basées sur le CEVNI (Code européen des voies de navigation intérieure).
  http://www.mobilit.fgov.be/data/aqua/FR_regulations_vademecum.pdf



Pour toute information:

- Sur le website de la Police Fédérale:
  - http://www.polfed-fedpol.be/org/org_dga_spn_fr.php
- Sur le website du SPF Mobilité et Transport:
  - http://www.mobilit.fgov.be/fr/index.htm
- Dans les sections de la Police de la Navigation à:
  - Oostende
  - Nieuwpoort
  - Zeebrugge
  - Antwerpen
  - Gent
  - Liège

En sécuirité sur l'eau



Avec le SPF des Ministères de la Justice, de l'Intérieur, Mobilité et Transport et la Police Fédérale de la Navigation.